

АДМИРАЛ ФЛОТА  
И.С. ИСАКОВ

ВОЕННО-МОРСКОЙ  
ФЛОТ СССР  
В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ  
ВОЙНЕ

ОГИЗ · ГОСПОЛИТИЗДАТ  
1944

С.342241

76

26/10/76 u/96

76

342241

АДМИРАЛ ФЛОТА  
И. С. ИСАКОВ

359  
11853  
он

ВОЕННО-МОРСКОЙ  
ФЛОТ СССР  
В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ  
ВОЙНЕ

34224/7  
Ж  
О  
АРХИВ

(За три года войны)

★

Отдел хранения  
Гос. Публ. Библиотеки  
им. В. Г. Белинского  
г. Свердловск

ОГИЗ

Государственное издательство  
политической литературы

1944







## ОБЩАЯ ОБСТАНОВКА И ХАРАКТЕР ВОЙНЫ НА МОРЕ



### ЭВОЛЮЦИЯ ГЕРМАНСКИХ ПЛАНОВ

Немецко-фашистские захватчики, предпринимая летом 1941 г. нападение на нашу страну, ставили перед собой главную военную цель — быстро разгромить советские вооружённые силы. Немецкие стратеги считали, что они наверняка смогут «покончить» с Советским Союзом в полтора-два месяца и сумеют в течение этого короткого времени дойти до Урала. Немцы не только не скрывали этого плана «молниеносной» победы, а наоборот, всячески рекламировали его.

Эта фанатическая самоуверенность и поистине тевтонское самомнение послужили корнями грубейших просчётов немцев в области политики и военной стратегии.

Два основных условия, по мнению гитлеровцев, должны были обеспечить точное выполнение намеченного плана: внезапность нападения и полное напряжение всех сил и средств.

Первое условие — внезапность — было достигнуто путём вероломного нападения, совершённого под прикрытием ещё вчера действовавших политических и экономических договоров и соглашений с СССР. Немецкие захватчики скрытно сосредоточили у наших границ громадные вооружённые силы, имевшие уже двухлетний опыт современной войны с применением новейших боевых средств.

Второе условие — «тотальное напряжение» — было достигнуто тем, что на всех остальных театрах военных действий Германия отказалась от активных операций и сократила до минимума свои силы на Западе. Исключение составляли военные действия в Северной Африке, ограниченные по масштабу, и морская блокада Британских островов, проводившаяся немцами также ограниченными силами подводных лодок и авиации.

В начальный период войны с СССР германские воздушные и морские силы были предназначены для помощи вторгав-

шимся бронетанковым армиям в обеспечении главного удара; самостоятельных стратегических задач они не имели. Всю тяжесть первых ударов гигантской гитлеровской военной машины, прошедшей триумфальным маршем по городам и сёлам 10 европейских государств, и последующих грандиозных сражений на фронте небывалого в истории протяжения, от заполярного Мурманска до устья Дуная, пришлось принять на себя нашей героической Красной Армии.

Военные действия на море — на Севере, в Балтике и на Чёрном море, начатые одновременно с вероломным, внезапным вторжением немецких полчищ через сухопутные границы, носили те же черты «молниеносной войны» («блицкриг») и внезапности нападения.

Перед рассветом 22 июня 1941 г. соединения немецких самолётов появились над рейдами и гаванями Мурманска, Кронштадта, Одессы и Севастополя. Немецкие самолёты атаковали бомбами корабли, базовые сооружения и жилые кварталы городов, а также сбрасывали магнитные мины на главных выходных фарватерах с расчётом запереть в базах и лишить манёвра те советские корабли, которые уцелеют от бомб. С дозорных кораблей начали поступать донесения о замеченных перископах и попытках торпедных атак «неизвестных» подводных лодок, принадлежность которых уже не составляла никаких сомнений.

Так началась «молниеносная» война против нашего флота из морских баз и с аэродромов, предоставленных Финляндией и Румынией гитлеровской Германии.

Но немцы жестоко просчитались. Факты вскоре показали всю порочность и беспочвенность плана молниеносного разгрома советского флота, так же как и всего сумасбродного плана «молниеносной победы».

Сейчас, оглядываясь назад и вспоминая первые дни войны, мы видим, как ничтожны были результаты этих «ошеломляющих» ударов врага по нашим флотам и базам, несмотря на все преимущества внезапного нападения.

В Севастополе немцам удалось уничтожить один только портовый буксир, подорвавшийся на mine, и разрушить несколько жилых строений в городе. Черноморский флот не потерял манёвра и развернул боевую деятельность.

В Финском заливе на второй день войны, уже при выполнении нашим флотом боевых операций, подорвался на mine один корабль. Ленинградские судостроители снова ввели его в строй в рекордно короткий срок.

Северный флот вовсе не имел потерь и, успешно развернувшись, начал боевую деятельность по плану.



Германское командование поставило своим морским силам главную задачу: *блокировать наш флот на всех морях, затем уничтожить его путём ударов с воздуха и захвата баз с суши.* Блокада немцами нашего флота, очевидно, должна была: 1) обеспечить беспрепятственное продвижение приморских флангов германских армий к Мурманску, Ленинграду, Одессе, Николаеву и Севастополю и 2) изолировать СССР от внешнего мира с тем, чтобы исключить подвоз вооружения и продовольствия из США и Соединённого Королевства.

Захватом наших морских баз и аэродромов немцы предполагали обеспечить безопасность и надёжность своих морских коммуникаций. Немцы рассчитывали, что победы на суше и захват всех наших военно-морских баз автоматически сделают все моря «немецкими» и тем самым забота об охране их транспортов или караванов будет снята.

Красная Армия похоронила германский сумасбродный план «молниеносной войны». Все вытекающие из этого плана расчёты и графики немцам пришлось изменить. Новые задачи встали перед транспортным флотом Германии в связи с удлинением сухопутных коммуникаций немецкой армии, колоссально возросшими потерями на фронте в людях, технике и всех видах боевого снабжения, а также с нарушением нормальной работы железнодорожного транспорта советскими партизанами.

Немцам пришлось всю группировку в Финляндии и в советских прибалтийских республиках, а позже все свои войска, оккупировавшие южную Украину, Крым и часть Северного Кавказа, снабжать, используя морской транспорт.

Таким образом неожиданно для немцев и помимо их желания *задача обеспечения своих морских коммуникаций, охраны своих транспортов и караванов начала перерастать в главную задачу германского флота.* Советские моряки всё успешнее боролись с блокадой противника и топили всё большее количество его транспортов.

Под ударами вооружённых сил Советского Союза стали изменяться замыслы и планы морских стратегов Германии. Эта эволюция продолжается по сей день, причём гитлеровцы принимают все меры к усилению мероприятий по охранению своих морских коммуникаций, но уже не в целях вторжения, а в целях обеспечения вывоза награбленного и эвакуации морем тех частей, которые не успели этого сделать на суше.

Вот что говорится в сообщении германского информационного бюро из Штеттина от 21 января 1944 г.: «На заседании отдела судоходства зарубежной организации национал-социалистской партии перед представителями германского торго-



вого флота выступил гросс-адмирал Дениц, который отметил неустанную работу экипажей торговых судов, отдал должное их усилиям и заявил, что *германский военно-морской флот считает своей основной задачей охрану германского торгового флота*, а также борьбу с судоходством противника».

Итак, в 1944 г. главнокомандующему германским военно-морским флотом, только полтора года назад призванному возглавить «тотальную» подводную войну, вместо деклараций о «вторжении», «разгроме», «удушении блокадой» пришлось заявлять с трибуны, что основная задача немецкого флота — охрана торговли.

### МЕТОДЫ И СРЕДСТВА РЕАЛИЗАЦИИ ГЕРМАНСКИХ ПЛАНОВ

В войне против Советского Союза у немцев резко выявилась тенденция *не рисковать ценными кораблями*. За три года войны ни разу ни на одном из наших морей не наблюдались попытки противника ввести в бой корабли выше класса эскадренных миноносцев. В пределах действий советского флота и его авиации ни разу не осмелился показаться ни один германский крейсер, не говоря уже о линейных кораблях.

Тенденция германского командования беречь свои ценные корабли последовательно вытекала из плана *захвата наших морских баз с суши*. Это должно было, по расчётам немцев, привести к неизбежной гибели советского флота. Поэтому немецким флотом ни разу не было сделано попытки нанести какой-либо удар с морского направления, вроде высадки крупного десанта, обстрела кораблями наших баз или фланга войск, либо другой аналогичной операции. Кроме единичных случаев боевого столкновения миноносцев, до сих пор не произошло значительных морских боёв, к великому огорчению наших военных моряков и в особенности корабельных артиллеристов.

С первых же дней войны ярко определилась вторая особенность метода действий противника как следствие «экономии кораблей» — *стремление решать главную задачу на море своей авиацией*.

Основным воздушным противником советского военно-морского флота были бомбардировщики, действующие против кораблей в базах и в море (преимущественно «Юнкерс-88» и «Юнкерс-87»), торпедоносцы («Хейнкель-111») и миноносная авиация (также «Хейнкель-111»), заграждающая магнитно-акустическими минами наши стратегические

фарватеры, каналы, маневренные плёсы флота и акватории портов и гаваней. Немцы интенсивно использовали авиацию в различных тактических и оперативных комбинациях. Германское командование было вынуждено к такому образу действий нашей морской авиацией, весьма успешно прикрывающей свой флот и его базы.

Следующая характерная особенность немецкого плана блокады — *широкое применение подводных лодок*. Ещё до перестройки своей стратегии на «тотальную подводную войну» в Атлантике и связанного с ней расширенного строительства подводного флота германские лодки начали операции по блокаде Мурманска, горла Белого моря, Финского и Рижского заливов. Перебросив подводные лодки по Дунаю на Чёрное море, немцы приступили также к блокаде наших черноморских портов. Действиям подводных лодок широко помогала немецкая разведывательная авиация.

В дополнение к авиации и подводным лодкам немцы привлекли к боевой деятельности в исключительно широких масштабах *лёгкие, «москитные» и вспомогательные силы*.

Противником повседневно в самых разнообразных операциях используются эскадренные миноносцы, миноносцы, сторожевые корабли, торпедные и сторожевые катера и, наконец, быстроходные универсальные баржи, самоходные морские понтоны и прочие вспомогательные суда, специально построенные с учётом опыта текущей войны.

Иногда немецкие «москитные» силы становятся даже «главными силами», пытающимися выполнять ответственные операции. Боевым действиям немецких «москитных» сил особенно благоприятствовал шхерный и островной характер Финского залива и Ладожского озера. Весьма напряжёнными были операции и бои немецких «москитных» сил в Азовском и Чёрном морях и даже в водах Варангер-фиорда.

### НЕСКОЛЬКО СЛОВ ОБ ОРУЖИИ

Поскольку немцы решили не рисковать большими кораблями в борьбе с советским флотом, использование артиллерии в морских боях оказалось ограниченным. Фактически немцами использовалась артиллерия только эскадренных миноносцев и то эпизодически.

*Торпеда* — основное оружие подводных лодок и торпедных катеров — широко применяется в германском флоте и в авиации<sup>1</sup>. Однако благодаря хорошо организованной противо-

<sup>1</sup> Впервые торпеды с самолёта были применены англичанами во время первой мировой войны, однако широко этот метод торпедных атак начал прививаться только во вторую мировую войну.



лодочной и противовоздушной обороне мы не потеряли от действий неприятельского торпедного оружия ни одного значительного боевого корабля. Зато советские торпеды нанесли большие потери противнику как в боевых кораблях, так и особенно в транспортном флоте. Тем не менее торпедное оружие, в последнее время значительно усовершенствованное, остаётся опасным в руках врага. С этим оружием приходится серьёзно считаться, совершенствуя противоторпедную оборону наших кораблей и транспортов.

Характерна тенденция применения противником торпед по буксирам, шхунам и т. п. малоценным судам, не имеющим зачастую охранения. Эта тенденция начала проявляться с тех пор, как успехи немцев пошли на убыль. Так, в период борьбы за Новороссийск немецкой подводной лодкой были выпущены по мотоботам, стоявшим у Мысхако, две торпеды. Они не попали в цель и выскочили на пологий берег. В 1943 г. некоторые пляжи Кавказского берега и Анапы обогатились новыми образцами немецких и итальянских торпед, с тем же успехом выпущенных по катерам и ботам, стоимость которых вряд ли превышала стоимость затраченных на них торпед. В этой бессмысленной трате самого дорогого вида боезапаса<sup>1</sup> явно проявляется бессильная злоба гитлеровцев. Немецкие подводные лодки боятся атаковать имеющие охранение крейсера, эскадренные миноносцы и канонерские лодки. После длительного и безуспешного похода им в то же время не хочется возвращаться в базу с полным торпедным запасом. Отсутствие торпед в аппаратах подводной лодки и соответствующая фантастическая запись в вахтенном журнале обеспечивают очевидно очередное потопление «советских транспортов с десантом» или «крупных боевых единиц» на страницах немецких сводок.

Наиболее излюбленное оружие немцев в войне на наших морях — *мина*. Немецкие моряки учились искусству минной войны у русских в период 1914—1918 гг. К началу второй мировой войны немцы стали широко применять *мины* новых типов.

Современная минная война отлична от предыдущей (1914—1918 гг.) не только по своим масштабам, количеству применяемых мин и по тактико-техническим свойствам нового минного оружия. Она отлична главным образом по новым методам использования мин, значительно расширяющим тактические и оперативные возможности их применения.

Привлечение авиации к минной войне позволило забрасы-

---

<sup>1</sup> Современная торпеда до войны стоила в среднем 13—15 тыс. долл., т. е. 26—30 тыс. руб. золотом.



вать мины в районы, совершенно недоступные для надводных и подводных кораблей. Стало возможным ограждение охраняемых внутренних и даже тыловых участков морского театра.

Для ночных постановок мин немцы очень широко использовали быстроходные баржи, торпедные и сторожевые катера (урок, также полученный у русского флота в 1915—1916 гг. в Рижском заливе). Немцы почти на всём протяжении войны буквально каждую ночь, если только позволяла погода, засоряли минами подходы к нашим базам в Финском заливе, районе Кронштадта, Керченском проливе, Азовском море и т. д. Хотя советские моряки не оставались в долгу, но вражеские мины создали большие затруднения нашему флоту. Советским морякам понадобилось вести непрекращающуюся ни днём ни ночью борьбу с минами и с их постановщиками — надводными, подводными и воздушными.

Тяжелее всего приходится тральщикам, героически борющимся не только с германскими минами, но и с катерами, самолётами и подводными лодками врага и стойчески выдерживающим борьбу с морской стихией в любое время года и суток.

Наши минёры научились разгадывать технические хитрости разнообразных типов германских мин и тактические приёмы их использования. Советскими моряками накоплен значительный опыт противоминной борьбы. Несмотря на это, минная угроза не исчезла, она требует повседневного внимания и напряжения *и будет давать о себе знать ещё долгое время после войны.* Советские моряки упорной и самоотверженной работой минную опасность преодолевают так же эффективно, как и подводную, причём с нашей стороны одновременно ведётся ещё более активная и более успешная минная война в водах противника. Мерило её успешности — большое количество погибших и подорванных вражеских кораблей и транспортов.

### **ХАРАКТЕР ВОЙНЫ НА МОРЕ И РОЛЬ НАШЕГО ФЛОТА**

В значительной мере определило характер войны на море то обстоятельство, что противник сосредоточил все свои усилия на воздушных ударах, минной и подводной блокаде, ни разу не отважившись на прорыв наших морских позиций. Даже в тех случаях, когда немецкая армия уходила далеко вперёд по берегу, противник не посмел атаковать ни одну нашу базу с моря.

Современная война на наших морских театрах приняла своеобразную форму. В ходе её не было классических боёв и сражений линейных сил; за которыми в прошлых войнах

обычно следовали длительные паузы. Она ведётся непрерывно на море, под водой, в воздухе и в прибрежных районах всеми средствами, без пауз и отдыха — упорная, кровопролитная, не на жизнь, а на смерть. Это та же истребительная война, перенесённая на море. Она складывается из тысяч мелких боевых эпизодов, повседневных столкновений и боёв, иногда перерастающих в крупные операции: обороны баз (Одесса, Танге, Таллин, Севастополь), высадки больших десантов (Феодосия, Новороссийск, Керчь), проводки крупных конвоев, обстрела неприятельских баз (Констанца, Варде), срыва эвакуации германских войск из Крыма и т. д.

В этой войне с первых же дней Военно-морской флот СССР проявлял и проявляет самоотверженность и героизм, не отставая от Красной Армии. Уже 7 ноября 1941 г. наш флот получил высокую оценку Верховного Главнокомандующего товарища Сталина: «Мы имеем теперь замечательную армию и замечательный флот, грудью отстаивающие свободу и независимость нашей родины».

Главнейшая задача, которую выполнял наш флот на всех морях, заключалась в том, чтобы любыми методами и средствами морской войны обеспечить стратегические фланги Красной Армии, упирающиеся в море, от десантов или ударов флота противника, и в нанесении ударов во фланг и тыл группировки войск противника.

Ни на одном театре военных действий фланг нашей армии не был атакован противником с моря. В то же время наши эскадренные миноносцы, канонерские лодки и сторожевики многократно губительным фланговым огнём поражали артиллерию, доты и скопления немецких, финских и румынских войск в Мотовском и Финском заливах, на Ладожском озере, в Крыму, в Азовском море и под Сталинградом.

Военно-морской флот СССР, когда этого требовала обстановка, поддерживал фланги осаждаемых частей Красной Армии в Ленинграде, Одессе и Севастополе и позже на Керченском полуострове не только миноносцами и малыми кораблями, но и крейсерами и даже линейными кораблями.

Если в первые дни немецких успехов на суше казалось, что противнику незачем обходить фланги нашей армии через море, то в последующий период немцы много раз были поставлены перед такой необходимостью активной обороной приморских частей Красной Армии. Однако, располагая соответствующими средствами, немцы ни разу не рискнули на такой манёвр.

Морские подступы к Ленинграду за всё время войны оставались незыблемыми. Славный Кронштадт, обойдённый про-



тивником как по северному, так и по южному берегу Финского залива, оставался неприступным для врага до того исторического дня, когда он своей артиллерией принял деятельное участие в разгроме группировки немецко-финских войск под Ленинградом. Немцы неоднократно накапливали силы для высадки десанта из Керчи, Мариуполя и т. д. Но каждый раз после своевременных наших атак с моря и воздуха немцы вынуждены были рассасывать эти группировки и десантные средства.

Героической обороной военно-морских баз наш флот оказал большую помощь Красной Армии. В Таллине, в Ганге (Ханко), в районе Красной Горки, в Одессе, Севастополе, Керчи, Новороссийске моряки совместно с частями Красной Армии, *надолго задерживая и оттягивая на себя значительные превосходящие силы немцев, изматывали врага и тем самым тормозили общий ход германского наступления на главном направлении.*

Противник не решался на десантные операции, за исключением двух случаев<sup>1</sup>, окончившихся полным конфузом и разгромом врага. Немцы не решились форсировать Керченский пролив, а предпочли даже на Таманский полуостров входить сушей, через Ростов. Наоборот, советские моряки широко пользовались «амфибийными», т. е. комбинированными, операциями. Военно-морской флот СССР многократно и успешно высаживал диверсионные, тактические и оперативные десанты на всех морях. Это создавало для противника постоянную угрозу атаки во фланг или в тыл.

*Боевые действия нашего флота приковывают к побережью значительные силы противника, которые в других условиях были бы использованы на фронте.*

Когда организовывались крупные десанты частей Красной Армии, моряки обычно были в первом броске, который должен был зацепиться за берег и удержать захваченный плацдарм. *Военно-морской флот выделил много моряков в состав армейских соединений для борьбы на суше.* Морские батальоны, полки или бригады, многие из которых теперь гвардейские или краснознамённые, участвовали в боях не только на морском побережье, но и под Москвой и Сталинымградом.

Не впервые русскому матросу драться на берегу. Не только в обороне Севастополя и Петропавловска-на-Камчатке в 1854—1855 гг., но ещё в экспедиционных операциях ушаковской эскадры под Корфу, Неаполем и в Южной Италии, в войнах с Швецией, Турцией, с наполеоновской Францией

<sup>1</sup> О них сказано во второй главе: «Война на Балтийском море».



русский матрос завоёвывал себе и своей родине славу. Эти героические традиции сохранились и умножились в период Отечественной войны с немецко-фашистскими захватчиками.

Наш Военно-морской флот одновременно с непосредственным обеспечением флангов Красной Армии и борьбой за берега и базы решал и решает другую, не менее важную, чисто морскую задачу *борьбы на морских коммуникациях противника*. Советские моряки срывают доставку вооружения, боеприпасов, продовольствия и пополнений для германских приморских группировок, а также вывоз и снабжение сырьём военной промышленности Германии (никелевой рудой из Петсамо, лесом, целлюлозой из Финляндии и т. д.).

Эта задача решается систематическими мощными ударами нашей морской авиации и подводных лодок по базам и транспортным противника как самостоятельно, так и во взаимодействии между собой и с надводными силами.

На более коротких и близких отрезках морских коммуникаций противника систематически действуют наши лёгкие силы флота и торпедные катера. Они увеличивают и без того растущий счёт потопленных немецких кораблей и транспортов.

\* \* \*

Выше были изложены некоторые общие черты обстановки на море и провалившегося германского морского плана. Эта характеристика морской обстановки относится ко всем нашим морским театрам. Но наши моря, географически разобщённые и так не похожие друг на друга, имеют свой состав сил, свою систему базирования, свои частные задачи и, наконец, свой личный состав. Особенности отдельных театров наложили соответствующий отпечаток на характер боевой деятельности флотов. По тем же военно-географическим условиям состав сил противника на различных морских театрах также неоднороден. Всё это придало своеобразный характер боевым действиям каждого из наших флотов, которые целесообразно рассмотреть отдельно — по театрам.

## 2

### ВОЙНА НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ



#### ИСХОДНАЯ ОБСТАНОВКА

Немецкие морские силы, начав в июне 1941 г. военные действия против советского флота на Балтике, имели помимо элемента внезапности исключительные преимущества по

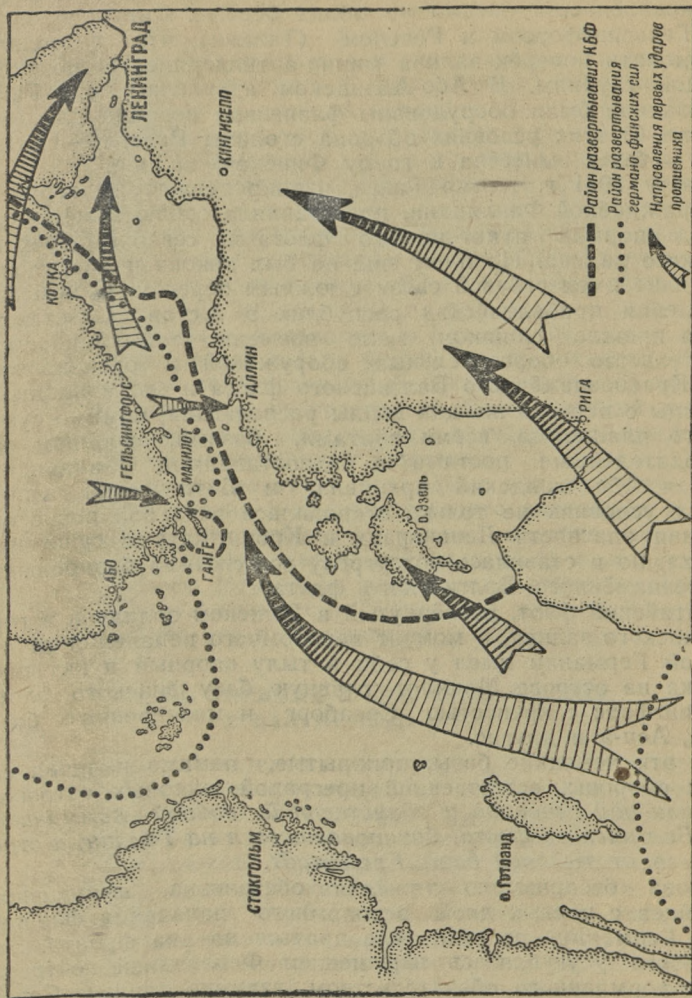


Рис. 1. Схема районов развертывания к 22 июня 1941 г.



сравнению с условиями первой мировой войны. В 1914 г. весь финский плацдарм, включая Або-Аландский архипелаг, был в руках России. Русский флот располагал двумя хорошо укрепленными базами на обоих берегах Финского залива — Гельсингфорсом и Ревелем (Таллин), что позволило оборудовать поперёк залива минно-артиллерийскую позицию большой глубины. В Або-Аландском архипелаге и в Рижском заливе были оборудованы фланговые позиции для лёгких сил. В этих условиях оборона столицы России — Петербурга — была вынесена к горлу Финского залива.

К лету 1941 г. только Ганге, изолированный на территории враждебной Финляндии, представляла собою вынесенный вперёд опорный пункт нашего флота на северном берегу Финского залива. Но и он ещё не был закончен оборудованием и не имел огневой связи с южным берегом. С момента вступления прибалтийских республик в состав Советского Союза прошло слишком мало времени, чтобы завершить строительство оборонительных сооружений и организовать базы Краснознамённого Балтийского флота и его авиации.

Немцы с первого же дня войны располагали, помимо сухопутного плацдарма, всеми портами, базами, аэродромами, наблюдательными постами и радиостанциями Финляндии, включая Або-Аландский архипелаг и Ботнический залив. В этих условиях не только становилась реальной непосредственная опасность Ленинграду и Кронштадту с суши и с воздуха, но и ставилась под угрозу вся система базирования Краснознамённого Балтийского флота.

Балтийский флот, развёрнутый в Рижском заливе и в горле Финского залива, в момент вероломного нападения гитлеровской Германии имел у себя в тылу опорный пункт противника на острове Макилот, главную базу финского флота Гельсингфорс с крепостью Свеаборг и маневренные базы Котка, Асп-э и другие.

Все эти немецкие базы, прикрытые, помимо наличия системы обороны, естественной преградой шхерных островов, нависали над основной и единственной водной коммуникацией Балтийского флота, базировавшегося на Таллин, и отрезали его от тыловой базы Кронштадт.

Такова беспримерно тяжёлая обстановка, вынудившая балтийцев с первых дней вероломного нападения фашистской Германии по сути дела драться на два фронта. Эта обстановка усугублялась нарушением Финляндией нейтралитета, оформленного обязательством, взаимно данным Советским Союзом и Финляндией при подписании мирного договора 12 марта 1940 г. Статья III этого договора гласит:



«Обе Договаривающиеся Стороны обязуются взаимно воздерживаться от всякого нападения одна на другую и не заключать каких-либо союзов или участвовать в коалициях, направленных против одной из Договаривающихся Сторон».

Подлость и вероломство финского правительства особо подчёркиваются тем фактом, что оно ударом в спину, направленным против Советского Союза, стремилось помочь германским захватчикам пробить дорогу к Ленинграду. Уже с первого дня нападения часть германских сил действовала с финских баз. Развернуться для этого немцы должны были по крайней мере накануне, а сговориться с финнами — значительно раньше.

Конечно, этими колоссальными преимуществами для своего флота и авиации германское командование постаралось воспользоваться в полной мере. Ещё со времён экспедиции фон дер Гольца (3 апреля 1918 г. германские войска генерала фон дер Гольца высадились в Ганге, а 10 апреля в Ловизе, под прикрытием своего флота) немцы хорошо знали местные условия своеобразного финского театра. В проводниках и консультантах недостатка не было. Финский флот и армия, все лапуасы и шюцкоровцы всячески изошрялись в прислужничестве гитлеровской Германии.

Однако, несмотря на такие громадные преимущества, как внезапность нападения и наличие готового плацдарма в тылу у Балтийского флота, немцам не удалось ослабить наш Балтийский флот и оказать серьёзную поддержку с моря своей сухопутной армии. Немцы не смогли заблокировать Балтийский флот и уничтожить его в Таллине так же, как не сумели затем уничтожить его в Кронштадте и Ленинграде.

### СХЕМА ТИРНИЦА И СООТНОШЕНИЕ СИЛ В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

Предвоенная политическая география дала в руки германской армии огромные преимущества. Немцы имели возможность создать против Ленинграда группировку блокадных сил, действующих не только из Прибалтики, но и из Финляндии. Гитлеровская Германия могла одновременно угрожать всем нашим коммуникациям в Финском заливе. Помимо этого географические особенности Балтийского моря дали германскому командованию возможность концентрации против нашего Балтийского флота всего немецкого флота.

Ещё готовясь к первой мировой войне, немцы соорудили Кильский канал, который дал им второй выход в Северное море (помимо Бельтов и Зунда). Это обеспечивает немцам

возможность стратегического манёвра флотом путём сосредоточения его в Балтике или в Мокром треугольнике (Гельголандская бухта в юго-восточном углу Северного моря).

Из этой возможности родилась стратегическая схема Тирпица<sup>1</sup>, предложенная им перед войной 1914—1918 гг.: заслониться временно на западе, все силы флота открытого моря бросить в Балтику, пользуясь подавляющим численным превосходством, разбить русский флот, после чего, имея на востоке развязанные руки, все усилия сосредоточить на борьбе с английским флотом<sup>2</sup>.

Эта схема тогда не была принята. Но сосредоточение главных немецких морских сил в Балтике применялось. В частности, оно имело место осенью 1917 г. во время борьбы за Рижский архипелаг.

Надо помнить, что эта возможность вполне реальна в наши дни, и немцы ею пользовались, но пока для учёбы, перевооружения или ремонта тех морских сил, которые временно базируются на норвежские фиорды. Однако выводить свои большие корабли на восток дальше Данцига и Кёнигсберга германское командование не рискует.

Как в первый, так и в последующие периоды войны немцы могли сосредоточить против Краснознамённого Балтийского флота все свои силы, т. е. линейные корабли типа «Бисмарк», типа «Гнейзенау», карманные линкоры типа «Дейчланд», крейсера, миноносцы, не говоря уже о подводных лодках. Даже используя эти силы не полностью (с учётом потери линкора «Адмирал граф Шпее», тяжёлого крейсера «Блюхер», линейных кораблей «Бисмарк» и «Шарнхорст»), немецкое командование могло создать в любое время численное превосходство по всем классам кораблей<sup>3</sup>.

В июле 1941 г. наши торпедные катера и авиация потопили несколько германских эскадренных миноносцев в Рижском заливе. Тогда же наши торпедные катера и авиа-

---

<sup>1</sup> Немецкий гросс-адмирал — с 1897 по 1916 г. статс-секретарь германского морского министерства и фактический создатель большого флота Германии.

<sup>2</sup> Сам по себе интересный факт, если вспомнить обратную схему Шлиффена — Мольте младшего: заслониться на востоке, разгромить Францию, после чего обратить все силы на восток.

<sup>3</sup> На вопрос о практической возможности временного вывода всего немецкого флота из Северного моря в этой обстановке надо ответить утвердительно. До тех пор пока все аэродромы фризландского и ютландского побережий остаются в руках Германии, форсирование Мокрого треугольника с моря в современных условиях надо считать мало вероятным. Это отлично понимают немцы. В Киле, Вильгельмсгафене, Людвигсгафене и других базах Северного моря немцы дислоцируют только подводные лодки и базовые вспомогательные силы.



ция пустили на дно вспомогательный крейсер и эскадренные миноносцы при попытке высадить десант на остров Эзель. Кроме того, наша авиация и подводные лодки нанесли несколько успешных ударов по боевым кораблям и транспортам врага, пробиравшимся в залив. После этих операций Краснознамённого Балтийского флота число немецких надводных кораблей, появляющихся в пределах действия наших морских сил, стало последовательно сокращаться, причём отсутствие их компенсировалось увеличением состава вражеской авиации, «москитных» сил и подводных лодок.

Можно было ожидать, что немецкое командование обеспечит своей армии помощь с моря после многократных неудачных попыток захватить Ганге с суши, в боях за Таллин и во многих других случаях ожесточённой борьбы за побережье. Такая поддержка с моря немецких сухопутных сил могла бы ещё больше усложнить обстановку для нашего флота. Когда Ленинград был вплотную блокирован с суши, балтийцы приготовились к отражению атак с моря. Наша авиация и подводные лодки, оперируя в водах южной Балтики, осматривали почти весь театр военных действий, включая территориальные воды Германии. Однако они так и не встретили ни одного немецкого крейсера, не говоря уже о линейных кораблях.

Немецкие адмиралы не рискнули ни разу на крупную операцию в Балтийском море, несмотря на авантюризм, свойственный германской стратегии, в том числе и морской. Впрочем, эта осторожность немцев не очень загадочна. Дело в том, что эта линия поведения полностью отвечала их основному плану. Стоило ли рисковать кораблями, если фельдмаршалы обещали молниеносно разгромить советские вооружённые силы и захватить Ленинград? По мнению немцев, в этих условиях Балтийский флот, лишённый последней базы, должен был бы автоматически погибнуть.

Кроме того, после первых же боёв немцам стало ясно, что голыми руками балтийцев взять ни при каких условиях не удастся: балтийцы будут крепко драться, а это чревато для немцев тяжёлыми потерями. Поскольку следующим объектом после СССР по «большому» плану была островная Англия с её мощным флотом, немцам тем более казалось целесообразным беречь корабли для обеспечения запланированного вторжения на английские острова. Однако эта стратегия не спасла германские морские силы на Балтике от крупных потерь.

Некогда Вильгельм II, изучая пространный отчёт своего августейшего брата об итогах кампании против русского

флота, «начертать соизволил»: «Война в Балтийском море очень богата потерями без соответствующих успехов»<sup>1</sup>. Воистину эту резолюцию можно было бы переиздать сейчас, 29 лет спустя, только за другой подписью.

Именно так и обстоит дело: очень много потерь. Несмотря на все потуги германского и финского командования, успехи не соответствуют ни их потерям, ни затраченным усилиям.

Ни Ленинград, ни Кронштадт не были захвачены. Крейсера и линейные корабли Краснознамённого Балтийского флота, включённые в систему артиллерийской обороны Ленинграда, успешно расправлялись с батареями германской осадной армии.

Балтийский флот не только не уничтожен, но своей авиацией, «москитными» силами и подводными лодками продолжает систематически действовать на ближних и дальних коммуникациях противника, топя его транспорты, охранные и дозорные корабли.

Что останавливало германских адмиралов от проведения операций флота в Финском заливе? Отдавая должное минной опасности, нашим подводным лодкам, лёгким силам и «москитным» соединениям, германские адмиралы особенно боятся сокрушительных ударов нашей авиации. Немцы понимают, что в случае серьёзной угрозы с моря нашим балтийским лётчикам придёт на помощь фронтовая авиация, а если потребуется, то и авиация Главного командования.

Опыт современной войны на наших морях, так же как на Средиземном море и Тихом океане, показывает, что успешные операции флота вблизи берегов возможны только при условии господства в воздухе над зоной операций флота. Но немцы не в состоянии завоевать такого господства. Количественное и качественное превосходство наших самолётов, искусство и смелость наших лётчиков, их высокий моральный дух заставили флот противника держаться на почтительном расстоянии от наших берегов.

Вот почему немцы не рискуют использовать для борьбы с нашим Балтийским флотом из своего флота ничего, кроме вспомогательных сил, подводных лодок и «москитов», опирающихся на финские шхеры. По той же причине немецкому флоту не удалось помочь своей армии высадкой десанта.

---

<sup>1</sup> Резолюция на докладе командующего морскими силами Балтийского моря принца Генриха Прусского — об итогах кампании 1915 г. См. *Ролльман*, Война на Балтийском море. Воениздат. 1937, стр. 17.



Только две попытки высадки десанта были предприняты немцами за время войны.

В первые месяцы войны Красная Армия с тяжёлыми боями вынуждена была отходить с территории советской Прибалтики. Наш морской укреплённый район, развёрнутый на островах Рижского залива, продолжал держаться, несмотря на ожесточённые бомбардировки с воздуха и угрозу того, что острова будут полностью отрезаны немцами от материка. 13—14 сентября 1941 г. немецкое командование предприняло для ускорения захвата островов Рижского залива большую десантную операцию с целью высадки войск на западное побережье острова Эзель при одновременных более мелких десантах на очень широком фронте с разных направлений. Отряд из шести вражеских транспортов с многочисленными высадочными средствами прикрывался специально созданным маневренным соединением из эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей.

Такое решение объяснялось тем, что к этому времени основные силы Краснознамённого Балтийского флота уже были оттянуты на восток для непосредственной обороны подходов к Ленинграду, а также и тем обстоятельством, что к Рижским островам у немцев был особый счёт. Из этого района гвардейцами-лётчиками полковника Преображенского был совершён первый налёт советской авиации на Берлин, в последующем многократно и успешно повторённый. Все попытки и настойчивые усилия противника расстроить систему базирования и боевую работу балтийских лётчиков при помощи ударов своей авиации не привели ни к чему; поэтому германскому командованию пришлось отрешиться от своей осторожности и рискнуть на комбинированную операцию.

Десантная операция развёртывалась по классическому шаблону, но по принципу ускоренной атаки, т. е. предварительная разведка, обработка берега (кораблями и самолётами) для ослабления системы противодесантной обороны и для поддержки высадки огнём были весьма кратковременными за счёт убыстрения всего темпа операции, использования эффекта внезапности и обмана (демонстрациями) в части направления главного удара.

Всё это по расчётам немцев должно было совершенно ошеломить и дезориентировать гарнизон островов Рижского залива.

Дальнейшие события явились прекрасной иллюстрацией к словам товарища Сталина о шаблонности германской

тактики: «Немцы аккуратны и точны в своих действиях, когда обстановка позволяет осуществлять требования устава...» Так было и в данном случае. На рассвете немецкие транспорты с десантом под прикрытием эсминцев и сторожевых кораблей почти без помех развернулись в районе бухты Лыу. «Немцы становятся беспомощными, когда обстановка усложняется и начинает «не соответствовать» тому или иному параграфу устава, требуя принятия самостоятельного решения, не предусмотренного уставом». Именно так и получилось, когда внезапно наши береговые батареи открыли огонь, а с юга появились торпедные катера и самолёты и, осуществив смелую атаку, потопили 4 транспорта и эскадренный миноносец. Другая группа наших катеров потопила немецкий сторожевой корабль, а батареи береговой обороны разгромили десант, находившийся на высадочных средствах. Последующие действия показали полную растерянность германского командования. Помощь немцам с воздуха запоздала, а на повторную атаку берега в этом пункте немцы не решились. Большая часть немецкого десанта была потоплена, а уцелевшие корабли поспешно и неорганизованно отошли.

На следующий день, 14 сентября, также бесславно кончилась попытка высадки десанта со стороны Рижского залива, в районе Кейгуста. Наша береговая оборона, истребительная авиация и катера потопили до 12 десантных катеров, 4 транспорта, большое количество мелких судов и лайб, один сторожевик и один миноносец. Несмотря на очень тяжёлое положение нашего гарнизона на островах Рижского залива, немецкий десант на берег не был допущен.

В последующем немцам удалось захватить остров Эзель, переправившись с материка через узкий пролив у Вормса. На этой последней фазе операции попытка неприятельских кораблей приблизиться 27 сентября к бухте Лыу с моря для обстрела наших кораблей и позиций опять обошлась немцам очень дорого и окончилась потерей вспомогательного крейсера и двух эскадренных миноносцев.

Очевидно все эти уроки не прошли даром. В течение года противник больше не предпринимал десантных операций. Занятие противником некоторых очищенных нами изолированных островов в Финском заливе не может быть отнесено к десантным операциям.

Вторая и последняя десантная операция противника, кончившаяся ещё более сокрушительным разгромом, интересна по своей политической и стратегической подоплёке.

Задним числом немцы оформили версию о том, что они, блокировав Ленинград и не желая терять свою живую силу,



отказались от активных действий в расчёте на то, что измученный и обессиленный от голода гарнизон и население капитулируют. На самом же деле против Ленинграда предпринимались многократные и в своё время широко рекламированные «решительные штурмы», «последние штурмы» и т. д. Эти штурмы обошлись немцам настолько дорого, что германское командование действительно должно было расстаться с мыслью взять город в открытом бою. Немцы вынуждены были перейти к методам ближней блокады. Для ускорения эффекта такой блокады противник начал систематический обстрел города из дальнобойной артиллерии.

Положение осаждённого Ленинграда было исключительно тяжёлым. Большинство иностранных наблюдателей не допускали тогда мысли, что осаду Ленинграда со всеми лишениями — голодом, холодом и систематическим обстрелом — смогут выдержать в течение двух с лишним лет не только гарнизон, но и гражданское население. Подобного примера в истории не было.

С момента окружения Ленинграда финскими и германскими силами оставалась только одна мало надёжная водная коммуникация, связывавшая город со всей страной через Ладожское озеро в обход укрепленного района, созданного немцами у захваченного ими Шлиссельбурга. Корабли Ладожской военной флотилии приняли на себя основную нагрузку по снабжению героического Ленинграда.

Любыми средствами стремились немцы разрушить эту нашу единственную, зависимую от погоды ладожскую коммуникацию. Немцы рассчитывали, что, разгромив Ладожскую военную флотилию, её транспорты и базы, они тем самым окончательно удушат голодом ленинградскую группу войск и население города. Особенно неистовствовала германская авиация. Но, несмотря на огромное количество самолётных вылетов и сброшенных бомб, разрушаемые причалы восстанавливались, а повреждённые баржи и транспорты героическими усилиями рабочих бригад Ленинграда ремонтировались. Германское командование решило тогда высадить десант на острове Сухо, у южного берега Ладожского озера, и перерезать единственную коммуникацию Ленинграда. Захват острова Сухо, кроме того, позволил бы немцам в последующем выйти в тыл нашего Волховского фронта.

Противник собрал для десанта транспортные суда и всевооружённые катера и канонерские лодки в северных ладожских шхерах — всего до 38 единиц. 22 октября 1942 г. противник, используя тёмную ночь и непогоду для скрытного перехода, внезапно начал обстрел и высадку десанта на

остров Сухо. Десант прикрывался с воздуха немецко-финской авиацией. Гарнизон этого маленького острова Сухо насчитывал меньше 100 человек, имел одну батарею и всего два пулемёта. Нападающие были в 20 раз сильнее по численному составу и располагали корабельной артиллерией, в 100 раз сильнейшей по мощности огня. Вопрос заключался в том, сколько времени смогут продержаться защитники острова Сухо и успеют ли наши силы притти им на помощь.

Сторожевые катера и тральщики дозора, а затем канонерские лодки Ладожской флотилии подоспели на выручку гарнизона острова и своим огнём заставили противника свернуть операцию. Морская и фронтовая авиация последовательными волнами атаковала противника и завершила разгром остатков отступавшего десанта. Более 20 вражеских судов было потоплено, сбито 15 самолётов противника. Стойкость и мужество маленького гарнизона острова Сухо и быстрая помощь ему обеспечили эту победу.

### БОРЬБА НА ДАЛЬНИХ КОММУНИКАЦИЯХ

Наши самолёты-торпедоносцы и подводные лодки, несмотря на исключительно трудные условия базирования в восточном углу Финского залива, с исключительной отвагой действуют на дальних коммуникациях врага вплоть до южной части Балтийского моря.

Нет более сложного и трудного моря в современной войне для действий подводных лодок, чем Балтика. Ни на одном другом театре военных действий нет такой плотности противолодочных сил и средств врага, дополняемых естественными препятствиями в виде банок, мелей, островов и шхер. Балтийские подводники, закалённые длительной тренировкой и учёбой мирного времени, проверенной на опыте кратковременной, но поучительной войны с белофиннами, стали подлинным бичом для немецких и финских транспортов. За исключением периода ледостава или особо неблагоприятных условий обстановки в Финском заливе, они упорно пробивались в море и наносили весьма чувствительные потери немцам.

На других морях подводники, выходящие в операцию, при переходе в район действий или при возвращении в базу имеют много времени, когда можно нормально работать и отдыхать без особого риска. Балтийцам же приходилось сразу за «воротами» базы погружаться и форсировать систему противолодочной обороны противника. Нормальный отдых или случайный ремонт невозможны в этих условиях. Малей-



шая ошибка либо оплошность в расчётах или действиях чреватые тяжёлыми последствиями. Та же обстановка способствует возвращению в базу.

Вот почему Балтика выработала особый тип бесстрашных и искусных подводников. Значительная часть их удостоена звания Героев Советского Союза или награждена орденами и медалями.

Немцы, много кричавшие об уничтожении нашего Балтийского флота, уже не могут скрывать того факта, что удары балтийских моряков приносят им большой урон. На страницах фашистской прессы не раз проскальзывали сообщения, свидетельствующие о существенных потерях немцев на морских коммуникациях.

### БОРЬБА НА КРОНШТАДТСКОМ ПЛЁСЕ

Для надёжного прикрытия Ленинграда с моря необходимо было удерживать во что бы то ни стало устье реки Невы и морской район восточной части Финского залива в границах, возможно дальше вынесенных на запад. Нами были временно оставлены отдельные острова в районе Гогланда, удержание которых (особенно в условиях ледостава) потребовало бы излишнего напряжения. Советское командование создало укрепленный район с центром на островах Лавенсаари и Сейскар, несмотря на то, что этот архипелаг был глубоко обойдён армией противника как по северному, так и южному берегу Финского залива. Южнее Кронштадта прочно удерживался Ораниенбаумский плацдарм с главным опорным пунктом — фортом Красная Горка.

Краснознамённому Балтийскому флоту наличие маневренных баз для москитных сил, подводных лодок и оперативных аэродромов морской авиации в пределах этого района давало возможность: 1) обеспечивать развёртывание и возвращение тех сил (главным образом подводных лодок), которые форсировали Финский залив и действовали на дальних и ближних коммуникациях противника; 2) прикрывать приморские фланги войск Ленинградского фронта от возможных ударов морских сил противника обстрелом кораблей или высадками десантов; 3) не допускать прорыва торпедных катеров к Кронштадту, Ораниенбауму и Неве; 4) вынести вперёд противовоздушную оборону Кронштадта и Ленинграда с морского направления и, наконец, 5) создать противоблокадную операционную зону (плацдарм) для последующего развёртывания Балтийского флота.

Противник это отлично понимал. Вот почему с первых же дней перебазирования нашего флота из Таллина на Кронштадт враг прилагал все усилия к тому, чтобы захватить островной район перед Кронштадтом. С этой целью немецким командованием были использованы для базирования своих блокадных сил аэродромы на северном и южном берегах Финского залива и финские шхеры.

Ни на один день не прекращалась напряжённая шхерная, минная и воздушная война. Главную роль в этой борьбе играли наши катера—морские охотники, бронекатера и торпедные катера, тральщики, сторожевые катера и сторожевые корабли, действующие при непосредственной поддержке штурмовой и истребительной авиации флота. Зимой эта война приобретала новые и весьма своеобразные формы. Морякам приходилось действовать на льду в белых маскировочных костюмах, а для передвижения—использовать не только автомашины или аэросани, но и сани с конской тягой.

Нашей морской авиацией велась непрерывающаяся и успешная борьба за господство в воздухе над Кронштадтским плёсом.

Гарнизонам островов, прикрывающим Кронштадт, приходилось иногда действовать в очень тяжёлых условиях. Однако советские моряки стойко преодолели трудности и тем самым обеспечили устойчивость всей системы обороны водного района Кронштадта.

Неизменно в пользу кронштадтцев был итог борьбы как на море, так и на льду и в воздухе. За длительный период блокады кронштадтцы не уступили врагу ни одной квадратной мили своей акватории или островов. Они уничтожили большое количество самолётов, «москитных» сил и транспортов немецкого и финского флота.

### **ФЛОТ В БОРЬБЕ ЗА ЛЕНИНГРАД**

Краснознамённый Балтийский флот подготовили к достойному участию в борьбе за город Ленина почти полугодовая героическая оборона изолированного Ганге, упорная оборона Эзеля, бои за Таллин, поддержка фланга Красной Армии в Нарвском заливе и, наконец, успешная борьба за острова на подступах к Кронштадту. Все эти операции для Балтийского флота стали школой современной войны.

Славный Кронштадт с его корабельными соединениями несёт прямую и непосредственную ответственность за оборону морских подступов к Ленинграду. Все силы Краснознамён-



ного Балтийского флота были призваны на защиту Ленинграда совместно с частями Ленинградского фронта и героическим населением города. Большие корабли, временно лишённые манёвра в открытом море, заняли артиллерийские позиции на взморье и на Неве. Своим огнём эти корабли более двух лет поддерживали соответствующие сектора оборонительной системы. Авиация флота и зенитная артиллерия кораблей и береговой обороны явились составной частью системы противовоздушной обороны Ленинграда. Взаимодействуя с артиллерией фронта, артиллерия береговой обороны Балтийского флота, в том числе кронштадтские форты, переключалась на сухопутные цели. Много моряков с кораблей и баз ушли на берег, в морскую пехоту, и дрались с немецкими захватчиками в составе соединений Красной Армии. Ладожская военная флотилия своей боевой деятельностью обеспечивала тыловую коммуникацию города и фронта.

Войскам Красной Армии принадлежит решающая роль в обороне Ленинграда, в прорыве блокады, а затем и в разгроме германско-финской группировки. Но разносторонняя помощь, оказывавшаяся частям Красной Армии Балтийским флотом, весьма значительна. Участие в героической эпопее обороны города Ленина должно быть отнесено к славным страницам истории Краснознамённого Балтийского флота.

В приказах Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина не раз упоминались части флота, отличившиеся в боях за Ленинград. Роль балтийских моряков так отмечена в приказе по войскам Ленинградского фронта от 27 января 1944 г.: «За отличные боевые действия *объявляю благодарность* всем войскам фронта и морякам Краснознамённого Балтийского флота, участвовавшим в боях за освобождение Ленинграда от блокады».

Именно здесь, под Ленинградом, впервые захлебнулось германское наступление. Немцы вынуждены были больше двух лет топтаться на месте, они затрачивали колоссальные усилия, живую силу и технику, рассчитывая захватить Ленинград, но дождались лишь своего разгрома.

Ленинград как важнейший стратегический узел и громадный промышленный центр являлся для немцев главным объектом на северо-западном направлении. Сами германские фельдмаршалы во главе с «фюрером» многократно об этом возвещали, начиная с июня 1941 г. Но особо следует отметить, какую значительную роль при этом играло желание врага одновременно с захватом Ленинграда ликвидировать

Краснознамённый Балтийский флот. Свою тяжёлую артиллерию и авиацию немцы максимально использовали против наших кораблей. Однако, как ни изощрялся враг, за три года войны он не имел успеха.

Корабли Балтийского флота переменой позиций, маскировкой, задымлением, а главное ответным огнём не только успешно оборонялись от ударов врага, но и наносили самим немцам чувствительные потери.

После длительной позиционной войны Красная Армия в январе 1944 г. перешла к решительным наступательным операциям на Ленинградском фронте. Удар по врагу был внезапным и исключительно успешным.

19 января 1944 г. войска Ленинградского фронта под командованием генерала армии, ныне Маршала Советского Союза Говорова, продолжая развивать наступление из районов Пулково и южнее Ораниенбаума, штурмом овладели городом Красное Село, превращённым немцами в крепость, и таким же мощным опорным пунктом обороны противника и важнейшим узлом дорог — Ропша.

20 января в приказе Верховного Главнокомандующего было объявлено, что в ходе наступления нашими войсками нанесено тяжёлое поражение семи пехотным дивизиям немцев и захвачена большая группа вражеской тяжёлой артиллерии, систематически обстреливавшей Ленинград.

Затем с невероятной быстротой замелькали названия освобождаемых населённых пунктов, обращённых противником в мощные узлы обороны, таких, как Урицк, Тосно, Пушкин, Павловск, Мга, Ульяновка, и многие другие. Это был полный разгром группировки немцев. К концу января 1944 г. части Ленинградского фронта уже вышли к берегам Лужской губы и Нарвского залива, а 1 февраля был взят Кингисепп.

Так под ударами наших войск потерпела крушение сильнейшая оборона немцев, которую они сами расценивали, как неприступный и непреодолимый «северный вал», как «стальное кольцо» блокады Ленинграда.

Славной победой для доблестных защитников города Ленина кончилась беспримерная в истории блокада Ленинграда. Моряки Балтийского флота могут гордиться тем, что и в этом последнем этапе героической борьбы за город Ленина они приняли достойное участие. Вся корабельная артиллерия и батареи береговой обороны, особенно крупных калибров, пользуясь своей дальностью, непосредственно подготавливали и сопровождали удары наземных войск.



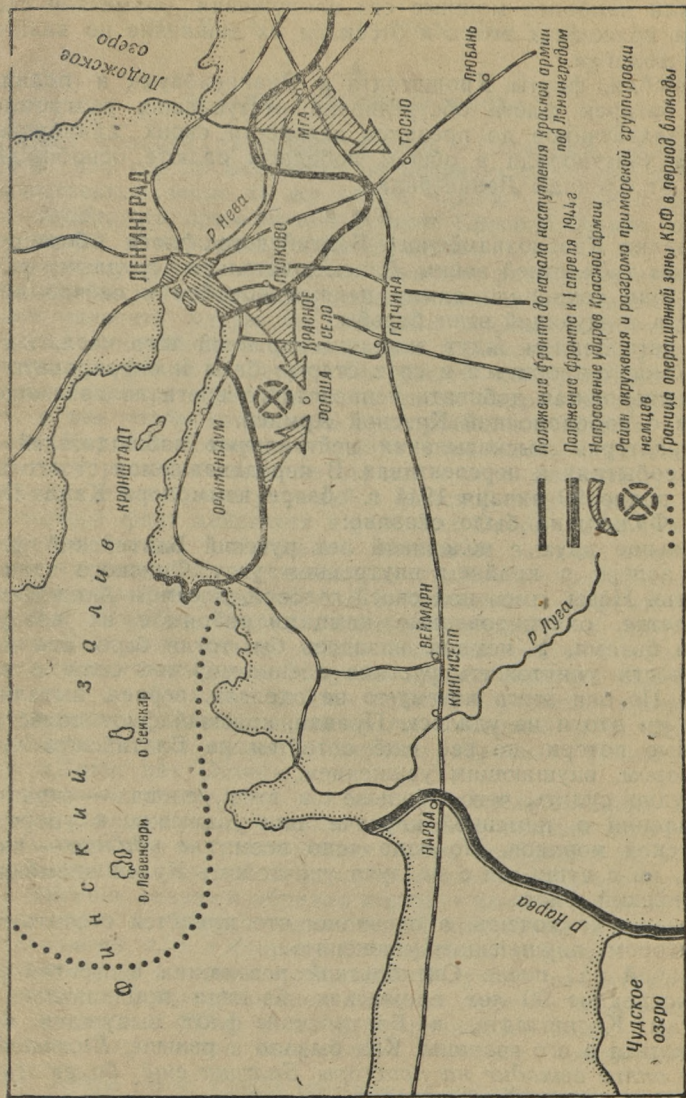


Рис. 2. Направление ударов по немецким войскам под Ленинградом

Орудия Балтийского флота подавляли артиллерию врага, разрушали наиболее мощные его сооружения, разметали скопления вражеских войск и отсекали их движение по важнейшим дорогам.

Корабли, форты Кронштадта и Ораниенбаума и подвижные батареи флота обстреливали отступавших разгромленных захватчиков до пределов дальности своих калибров, а затем участвовали в общем победном салюте освобождённого от блокады Ленинграда.

\* \* \*

Моряки Краснознамённого Балтийского флота обогащены опытом трёхлетней войны. В исключительно трудных условиях они сохранили самые ценные корабли и сейчас вступают в следующий этап борьбы.

С нетерпением ждут экипажи кораблей того часа, когда они смогут пробиться в свои старые базы и оперировать из них, продолжая добивать ненавистного врага во взаимодействии с победоносной Красной Армией.

Характерны высказывания нейтральных наблюдателей об этих событиях и перспективах. В передававшемся стокгольмским радио 29 января 1944 г. обзоре коммодора Карла-Генрика Фалькмана было сказано:

«Свыше двух с половиной лет русский Балтийский флот был заперт в крайнем внутреннем углу Финского залива, у устья Невы, имея над своей головой, в самом ближайшем соседстве, оккупированные немцами районы с их воздушными базами. У немцев, казалось бы, тогда были все возможности уничтожить русские военно-морские силы с воздуха. Но они этого почему-то не сделали, вернее, пытались, хотя им это и не удалось. Правда, красный флот понёс известные потери, но всё ещё остаётся на Балтийском море фактором, внушающим уважение».

Трудно судить, чего больше в этих словах — скрытого сожаления о немецкой неудаче или уважения к упорству советских моряков. Но одно ясно всем: *не удалось* — ни с моря, ни с суши, ни с воздуха уничтожить Краснознамённый Балтийский флот.

Хочешь не хочешь, а очевидно, что придётся считаться с «фактором, внушающим уважение».

Второй раз после Октябрьской революции и третий раз за последние 90 лет вражеская блокада придвигалась к фортам Кронштадта, и Балтийский флот вынужден был вжиматься в его границы. Как бывало и раньше, *Балтийский флот опять выходит на просторы Балтики ещё более сильным и грозным для врага.*



# ВОЙНА НА СЕВЕРНОМ ТЕАТРЕ



## ЗАДАЧИ СЕВЕРНОГО ФЛОТА

Самый молодой из наших флотов — Северный, включающий в свой состав Беломорскую военную флотилию, имел в Отечественной войне те же общие задачи<sup>1</sup>. Главнейшая из них — *поддержка приморского фланга* Красной Армии всеми средствами и методами морской войны.

Северному флоту пришлось помогать развёртыванию армейских частей морскими перевозками и снабжением, а позже наносить удары по немецким позициям и тылам в пределах досягаемости огня наших миноносцев и радиуса действия морской авиации. Северному флоту также пришлось неоднократно выделять из своих кадров морскую пехоту, с тем чтобы отстаивать сухопутные подступы к своим базам. Корабли Северного флота высаживали тактические десанты и разведывательные отряды в тыл северной группировки противника, наступавшей с финской территории.

Северный флот действует в условиях Заполярья с его суровым климатом, длительной полярной ночью, исключительно сложным и переменчивым гидро-метеорологическим режимом, крайне пересечённой местностью и изрезанными берегами. Корабли, авиация, береговая оборона и морская пехота Северного флота, тесно взаимодействуя с частями фронта, помогают Красной Армии крепко держать немецкие полчища в прибрежном районе вплотную у нашей границы, обескровливать и выматывать врага. Северный флот сыграл решающую роль в срыве полярного варианта вражеского плана «Дранг нах Остен».

*Активными операциями на морских коммуникациях противника* североморцы, помимо нанесения немцам потерь в боевых кораблях и транспортных судах, ослабляют их полярную группировку войск, которая может получать пополнения и питание главным образом морем — из-за отсутствия железных дорог и наличия только одной шоссейной магистрали на Рованиеми, т. е. в сторону Ботнического залива.

Североморцы с первых дней войны получили ещё одну важную задачу — *защищать наши внешние морские коммуникации с Англией и США* в своей операционной зоне.

Доставка предметов вооружения, боевого снабжения и

<sup>1</sup> См. первую главу: «Общая обстановка и характер войны на море».

продовольствия, закупаемого СССР или получаемого в порядке реализации соглашения о передаче займы или в аренду (так же как и наш вывоз), в силу сложившихся военно-политических и географических условий осуществляется главным образом через Персидский залив и Иран и через порты нашего Севера.

Трансиранская трасса недостижима для германских вооружённых сил. Немцы не могли оказывать какое-либо воздействие на неё, за исключением безуспешных попыток осуществления диверсионных действий своих агентов. Трасса же, которая проходит на стыке двух океанов—Атлантического и Северного Ледовитого, долгое время функционировала под угрозой надводно-подводных и воздушных сил Германии, базирующихся на порты и фиорды Северной Норвегии. В настоящее время эта угроза в значительной степени преодолена. Попытки врага нарушить наши океанские коммуникации, связывающие Советский Союз с Соединёнными Штатами и Англией, потерпели крах, и в этом большая заслуга нашего Северного флота, который в своей операционной зоне надёжно защищает союзные конвои.

### РАЗВЁРТЫВАНИЕ ПОЛЯРНОЙ БАЗЫ ПРОТИВНИКА

Немцы ещё в период ожесточённой борьбы с Англией оккупировали побережье Франции и всю Норвегию, создав широчайший фронт своего базирования в Европе от севера Норвегии до испанской границы. С этой базы они вели воздушными силами, подводными лодками, а также крейсерами и линейными кораблями, используемыми для крейсерских операций, «битву за Атлантику» и «битву за Лондон».

К моменту вероломного нападения на СССР немцы обеспечили себе подготовленную стратегическую базу в полярном районе Норвегии—провинции Финмаркен и в Финляндии. С этой полярной базы должно было осуществиться по планам германского командования молниеносное завоевание нашего Севера.

Восточный куст этой немецкой базы складывается из группы норвежских портов: Варде, Вадсе, Киркенес и предоставленного финнами немцам порта Петсамо, расположенных на берегах незамерзающего Варангер-фиорда. Перекрёстные расстояния между этими базами—в пределах от 24 до 48 миль (44—89 км); расстояния между аэродромами приблизительно те же. Соответственно оборудованный и защищённый минными полями и батареями Варангер-фиорд делает этот куст морских баз с многими шхерными рейдами



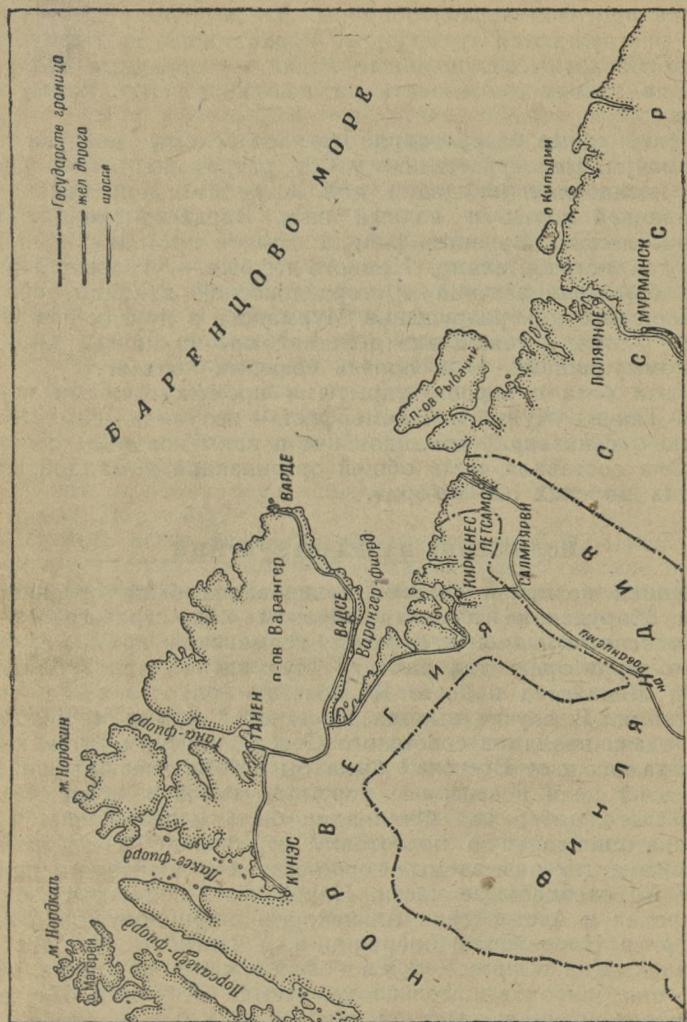


Рис. 3. Район базирования группировки германских сил 1941—1944 гг.

единым комплексом. Здесь в очень выгодной оперативной дислокации базируются дозорные и эскортные корабли и средства противолодочной обороны. Здесь формируются конвои и разгружаются транспорты, приходящие из Германии. Тут же базируются подводные лодки и торпедные катера, имеющие задачу действовать на наших морских коммуникациях.

Морской схеме базирования отвечает схема воздушного базирования. Непосредственно у баз расположены аэродромы и посадочные площадки для истребительной авиации, защищающей порты и водный плёс Варангер-фиорда. На всём протяжении Варангер-фиорда конвои противника прикрываются истребителями. Немного глубже — узловые аэродромы бомбардировочной и торпедоносной авиации, предназначавшейся для разрушения Мурманска и других баз Северного флота, а также для действий против наших заморских коммуникаций, т. е. против союзных конвоев.

Вся эта база с хорошо укрытыми промежуточными портами — Танен, Кунэс и Гаммерфест — получила самостоятельную организацию, командование и наименование «полярной». Она составила часть общей организации командования немецких морских сил «Норд».

### ПОЛОЖЕНИЕ НА ФЛАНГЕ АРМИИ

Немецкая полярная система базирования была организована и оборудована главным образом как стратегическая база, *обеспечивающая вторжение* германской армии на советскую территорию для захвата Мурманска, железной дороги на Ленинград и всего Кольского полуострова с его богатствами. В случае выхода германской армии к Белому морю задача изоляции советского Севера морским путём как от Запада, так и от Востока<sup>1</sup> была бы автоматически решена.

Для этой цели в северные порты по морю и по шоссе с Ботнического побережья Финляндии были переброшены получившие специальную подготовку германские и австрийские войска, так называемые горно-егерские дивизии, и приданные им специальные части. Начав свою подготовку ещё в Баварских и Австрийских Альпах, эти егери получили боевой опыт в Норвежской операции и, в частности, в борьбе за Нарвик. Как в прессе, так и в официальных немецких изданиях они широковещательно именуются «героями Нарвика» и носят специальный знак отличия.

---

<sup>1</sup> Включая и перерыв морских сообщений с Дальним Востоком по Великому северному пути.



Эти «герои Нарвика», избалованные предшествовавшими лёгкими победами в Норвегии, рьяно двинулись с финской территории на советскую. При этом левый фланг немцев упирался в заливы Баренцова моря.

Двинулись... всего на несколько километров. Немцы хотя и имели преимущество внезапно вторгающихся частей, но сразу были вынуждены попятиться обратно и глубоко зарыться в землю. Очень многих пришлось зарыть в буквальном смысле, а остальные закопались почти на первоначальных рубежах вторжения. Перейдя к обороне, немцы вот уже три года сидят, не смея показать головы. После нескольких безуспешных попыток наступления единственное их занятие — минирование подступов к своим позициям, укладка новых накатов брёвен на блиндажах и установка дополнительных рядов и без того густой колючей проволоки. Пришлось немцам отказаться от Мурманска и даже Рыбачьего полуострова. Осталась только забота, как бы удержаться, как бы не потерять всю эту базу, а вместе с ней возможность продолжения морской и воздушной войны на Севере. И ещё одна забота — как бы не запоздать в случае необходимости с эвакуацией.

В чём причина черепаших темпов и кротовой тактики «героев Нарвика»?

Прежде всего немцы получили от частей Красной Армии ряд поучительных уроков по организации и тактике ведения боя в заполярных условиях. Красной Армии помогала наша сухопутная и морская авиация борьбой с авиацией противника и ударами по его боевым порядкам. Флот непосредственно помогал Красной Армии перевозками морем частей и соединений, питанием их боезапасом и другими видами снабжения, флот помогал Красной Армии ударами с моря по флангу и тылу немецких частей огнём артиллерии эскадренных миноносцев и многократными высадками тактических и диверсионных десантов. Северный флот выделил на фронт ряд бригад и батальонов морской пехоты. Подвижные артиллерийские средства береговой обороны Северного флота также привлекались для взаимодействия с артиллерией и частями Красной Армии с целью нанесения сосредоточенных огневых ударов по немецким егерям.

Фашисты в бессильной злобе применяли все силы и средства для обороны и противодействия нашим ударам, включая так называемые психические атаки<sup>1</sup>. Оборонительные и наступательные операции Северного флота всегда выполня-

<sup>1</sup> Судя по состоянию захватывавшихся во время этих атак пленных, эти атаки правильнее было бы называть «алкогольными».

лись в условиях исключительно чёткого взаимодействия нашего фронтового и флотского командования во всех его звеньях, в атмосфере подлинного боевого товарищества.

Но есть и вторая причина, по которой отборные вражеские части были заморожены на три года на Севере и не сумели решить ни одной из поставленных им задач.

«Героям Нарвика» часто нехватает боезапаса, иногда недостаёт продовольствия, а направляемые из Германии или средней и южной Норвегии пополнения либо маршевые батальоны отнюдь не всегда доходят по назначению, погружаясь вместе с транспортами в воды Гольфштрема. Раненых и измотавшихся от напряжения егерей подчас не на чем отправлять обратно. Усиление противником воздушных перевозок в эти периоды отнюдь не может компенсировать нехватку морского транспорта. Вот почему каждый немецкий егерь, сидящий в глубоком блиндаже даже на участке фронта, расположенном далеко от побережья, на своей шкуре ежедневно испытывает удары советского Северного флота.

Подводники и лётчики Северного флота систематически вносят поправки в планы германского командования. Они срывают подвоз всего необходимого не только для наступления, но и для обороны немецкой группировки на Севере.

До тех пор, пока противник имел временное превосходство на суше и в воздухе, полярная база на Севере со всеми её специфическими особенностями была его сильной стороной. Но как только враг перешёл к обороне и потерял своё преимущество в воздухе, все особенности этой базы (удалённость от германских основных баз, изолированность, наличие только морского пути и т. д.) обращаются против немцев, ставя их в критическое положение. Наконец, поскольку немцам не удалось не только разгромить, но даже ослабить Северный флот<sup>1</sup>, положение их полярной группировки становится с каждым днём всё более критическим.

## БОРЬБА НА БЛИЖНИХ КОММУНИКАЦИЯХ

Обычно транспортные суда противника с сильным охранением двигаются вплотную к норвежскому берегу. Местами, где позволяют природные условия, конвои заходят за острова и продолжают движение по внутренним шхерным фарватерам. В случае необходимости они отстаиваются в глубине фиордов, чтобы переждать светлое время, непогоду или обнаруженную опасность. В тех районах, где позволяет глу-

<sup>1</sup> За время войны Северный флот не только не ослаб, а значительно усилился в своём составе.



бина моря, немцами выставлены минные заграждения с таким расчётом, чтобы движение их транспортов совершалось по своеобразному коридору между минами и берегом.

В данном случае природные условия местности благоприятствуют немцам. Скалистые берега подняты в среднем от 200 до 400 м, а отдельные вершины достигают 500—600 м. Если вражеские корабли идут вплотную к берегу, атаки на них торпедоносцев или штурмовиков затруднены. Кроме того, наиболее выступающие мысы по трассе противник оборудовал сигнально-наблюдательными постами, береговыми и зенитными батареями. Всё это обеспечивает немцам наблюдение за морем и воздухом и оборону транспортов от наших кораблей и самолётов.

Несмотря на эти препятствия, ожесточённая и упорная борьба на немецких полярных коммуникациях не прекращается ни на один день и ведётся североморцами весьма успешно. Немцы, неся большие потери в транспортных судах, в охранных боевых кораблях, в пополнениях для армии и в её снабжении, в то же время *вынуждены отвлекать всё больше сил для обороны этой жизненно необходимой для них коммуникации*. Последовательно увеличивается число охранных немецких кораблей при относительном сокращении числа транспортов в каждом конвое. Растёт число немецких самолётов, прикрывающих транспорты, выставляются новые минные поля, устанавливаются новые посты и батареи. Иначе говоря, помимо нанесения прямых потерь североморцы держат противника во всё возрастающем напряжении.

Для немцев особенно ощутительна гибель транспортных судов, так трудно воспроизводимых для Германии в современных условиях. Внутренние морские коммуникации Германии с начала войны обслуживались немецкими судами, а также судами, захваченными у Норвегии, Дании, Бельгии, Голландии и Франции. Это в полной мере покрывало все потребности в морских грузовых операциях, обеспечивающих план «молниеносной войны»<sup>1</sup>. В то же время судостроительная промышленность Германии занята была постройкой средств вторжения в Англию (десантные и танковые баржи, самоходные понтоны и т. д.). Из-за воздействия английской блокады Германия по существу не имела внешних морских коммуникаций, если не считать единичных прорывов транспортных судов, направлявшихся в Японию или Южную Америку. Когда же к систематическим потерям в

<sup>1</sup> Известно, что в первые годы войны часть германских и захваченных немцами крупнотоннажных океанских судов стояла в Балтийских портах без использования.

транспортных судах в Балтике, Баренцовом море, Кильском канале и в норвежских водах прибавились потери от налётов тысяч самолётов союзников на Гамбург, Бремен, Киль и другие немецкие порты, Германия начала испытывать острую нехватку судов. Это являлось одним из следствий ошибок генерального плана «молниеносной войны».

К концу 1942 г. и началу 1943 г. воспроизводство транспортного флота в Германии стало невозможным. Все стапеля и свободные мощности верфей были заняты строительством подводных лодок для тотальной подводной войны, а также использованы для производства танковой, артиллерийской и прочей продукции для армии. К тому же обнаружилась острая нехватка металла и рабочих рук. Попытки размещения заказов на транспортные суда в оккупированных странах по тем же самым причинам и из-за активного саботажа патриотов дали ничтожные результаты.

Этот новый кризис германских морских вооружённых сил в значительной мере является результатом боевой деятельности нашего Северного флота.

Наша торпедоносная авиация и подводные лодки (самостоятельно или во взаимодействии), торпедные катера и даже артиллерия береговой обороны Рыбачьего полуострова с методичным упорством использовали каждый случай, чтобы топить вражеские транспорты. Советские моряки непрерывно совершенствовали свою тактику применительно к повадкам врага и особенностям сложной полярной обстановки.

Часто встречаемое в оперативных сводках Совинформбюро скромное сообщение о потоплении в Баренцовом море нашими кораблями (самолётами) транспорта противника водоизмещением в 8 тыс. или 10 тыс. т — само по себе как будто малозначительное событие. Но именно *благодаря своей упорной повторяемости* эти события приобретают огромную значимость. В течение одного месяца корабли и авиация Северного флота топят по несколько десятков, а иногда до сотни тысяч тонн вражеских судов.

Меры охраны и обеспечения, к которым немцы вынуждены прибегать для защиты (правильнее было бы сказать — для спасения) от наших подводных лодок и авиации, — наиболее объективные показатели успешности действий североморцев на коммуникациях противника и серьёзности угрозы для германского флота.

Известно, что в обычной конвойной практике нормальное число эскортных кораблей меньше, чем число конвоируемых транспортов. При приближении к берегам, где угроза атак



обычно возрастает, число эскортных кораблей увеличивается до числа транспортов и в редких случаях поднимается до двойной их численности.

На Севере, в зоне действия наших торпедных катеров, подводных лодок и торпедоносцев или штурмовиков, немцы, начав с нормального состава конвоев, вынуждены были последовательно перейти к комбинированному эскорту, состав которого по своей численности в несколько раз превышает количество охраняемых объектов.

Можно привести такие примеры.

12 октября 1943 г. в 15 час. 45 мин. в районе Тан-фиорда разведкой Северного флота были обнаружены 3 немецких больших транспорта, имевших в двух линиях охранения 2 миноносца, 12 сторожевых кораблей, 5 тральщиков и 10 сторожевых катеров, т. е. всего 29 *охранных кораблей*. Над конвоем непрерывно держались 2 «Мессершмитта». Подобный факт наглядно демонстрирует страх немцев перед советскими кораблями и самолётами.

На рассвете следующего дня состав морского эскорта уменьшился на 6 сторожевых кораблей и 3 катера, но всё же оставался семикратным при одновременном увеличении воздушного охранения. Тем не менее последовательными ударами нашей морской авиации, несмотря на сильный огонь вражеской артиллерии, применение немцами дымовых завес, маневрирование для уклонения от атак и от торпед и наращивание в бою новых сил истребителей, вызванных из баз, были потоплены один транспорт (из трёх) и один эскортный корабль; 2 транспорта были сильно повреждены. Сбито 15 самолётов противника.

На рассвете 17 марта 1944 г. подводная лодка типа «малютка» прорвала охранение и потопила один из четырёх больших транспортов конвоя, имевшего в эскorte 4 эскадренных миноносца, 8 сторожевых кораблей, 2 тральщика, 2 сторожевых катера и кроме того 14—16 самолётов воздушного эскорта. Несмотря на такое мощное обеспечение конвоя и ожесточённое преследование, которому подверглась «малютка» (на подводную лодку было сброшено до 170 глубинных бомб), она, торпедировав транспорт, благополучно возвратилась в базу.

Не успели немцы прекратить безуспешное преследование подводной лодки и закончить спасение уцелевших людей с потопленного транспорта, как появились самолёты-разведчики Северного флота. За разведчиками вскоре подошла атакующая группа торпедоносцев, штурмовиков и бомбардировщиков. Немцы вызвали дополнительно прикрытие

истребителей с береговых аэродромов. К этому времени уцелевшие 3 транспорта имели шестикратное охранение на воде и до 50 самолётов прикрытия.

Развернувшийся в воздухе бой после двух комбинированных ударов «ильюшиных» и торпедоносцев, прикрывавшихся нашими истребителями, привёл к потоплению одного транспорта водоизмещением в 6 тыс. т, тяжёлому повреждению транспорта водоизмещением в 8 тыс. т, потоплению двух сторожевых кораблей и к потере немцами 15 самолётов.

Таким образом, из четырёх ценных объектов конвоя 50% уничтожено и 25% повреждено. Только одному немецкому транспорту удалось дойти до места назначения.

Эта победа свидетельствует о правильной тактике и исключительной отваге североморцев. Закон морской войны на коммуникациях гласит: каким бы сильным ни было охранение, главным объектом всегда остаются транспорты, к которым надо пробиваться через все преграды.

Кроме того, эта победа иллюстрирует другую характерную особенность оперативной обстановки на полярных коммуникациях немцев. В большинстве случаев *бой на море сопровождается большими воздушными боями*. Как только появляется первая волна наших бомбардировщиков, торпедоносцев или штурмовиков, немцы вызывают из баз, помимо барражирующих самолётов эскорта, дежурные подразделения авиации. Таким образом с обеих сторон наращиваются воздушные силы над районом боя. Советские морские лётчики в подавляющем большинстве случаев выходят победителями из этих ожесточённых схваток.

Так наши подводные лодки и авиация ведут успешную борьбу на вражеских морских коммуникациях. Торпедные катера Северного флота, несмотря на сложные и суровые условия плавания в этой части полярного бассейна, также осуществляют смелые набеги на караваны судов противника в море и на рейдах, где вражеские транспорты укрываются под защиту береговой обороны.

Особую активность катерники-североморцы начали проявлять в 1944 г. В самостоятельных операциях или во взаимодействии с авиацией они резко подняли свой счёт потопленных транспортов и охранных кораблей.

Успех Северного флота в борьбе на ближних коммуникациях противника подтверждается и числом потопленных транспортов, и показаниями пленных егерей о нехватке снабжения, и даже осторожными сводками германского командования, которые, несмотря на свою лживость, не мо-



гут уже скрыть роста потерь. Немцам пришлось менять не только планы, но и командование. Три раза сменялись немецкие адмиралы, командовавшие полярными силами. Однако смена начальства не помогла. Количество потопленных транспортов за последние месяцы показывает относительный рост успехов североморцев по сравнению с теми же периодами первых лет войны.

Для полноты обзора надо прибавить, что на участок коммуникаций немцев из Финмаркена на юг, вплоть до Каттегата и германских основных портов, воздействуют английские морские и воздушные силы.

### ОПЕРАЦИИ ПРОТИВ БАЗ ПРОТИВНИКА

*Борьба на коммуникациях в современных условиях не ограничивается только морским отрезком пути. Она ведётся в исходных и конечных узлах морских коммуникаций, т. е. в портах и базах формирования конвоев и их разгрузки.*

Эпизодические, но исключительно смелые и искусные прорывы наших подводных лодок «малюток» в Петсамо и систематические воздушные удары по транспортам в германских базах Варангер-фиорда — наглядный пример такого расширенного понимания борьбы с морской транспортной системой противника. Первое место здесь принадлежит авиации.

Немецкое командование, учитывая катастрофические потери своих судов, пополнений и грузов для «героев Нарвика» и видя невозможность пробиться к Мурманску по суше, а также безуспешность попыток разгрома союзных конвоев, приходящих в наши порты, решило, помимо усиления оборонительных средств на своих коммуникациях, начать усиленную воздушную войну против Северного флота и его авиации.

Получив с юга значительные подкрепления, немецкая авиация одно время развернула весьма энергичную деятельность против Мурманска. Налёты производились днём и ночью, высотные и на бреющем полёте, с пикирования и с горизонтального полёта.

Однако эта напряжённейшая борьба, развёрнутая немцами, довольно скоро начала затухать. Немцы выдохлись. Немецкая авиация несла значительные потери ещё на подходах к нашим объектам, над ними, а затем при ответных массированных ударах советских лётчиков по германским аэродромам.

Ни одна советская база не была выведена из строя. Немцам, как и на других фронтах, пришлось отказаться от активной войны и перейти к обороне. Господство в воздухе по сей день прочно удерживается лётчиками Северного флота.

Причину провала активной воздушной войны немцев, помимо действия всей системы нашей противовоздушной обороны и в частности зенитной артиллерии, надо видеть в героизме и искусстве лётчиков-истребителей Северного флота, воспитанных на традициях дважды Героя Советского Союза Сафонова.

Борьба против баз противника была не «ответной» и эпизодической. С самых первых дней войны она ведётся систематически как часть единого плана оперативной деятельности Северного флота. Помимо прорыва подводных лодок или торпедных катеров на рейды и в гавани немецких и финских баз или обстрела их надводными кораблями<sup>1</sup>, бомбардировочная и торпедоносная авиация систематически наносила удары по вражеским базам, когда разведка обнаруживала в них сосредоточение транспортов.

Эта деятельность североморских лётчиков отмечена большим количеством взорванных или сожжённых складов с боезапасами, повреждённых причалов и пирсов. Однако наиболее болезненными для немцев были и остаются потери в транспортных судах, находящихся в базах. К тому же, отправляясь на дно, эти транспортные суда засоряли гавани и рейды.

Говоря о боевой деятельности нашей авиации на Севере, следует помнить о специфических особенностях сурового климата — о крайней неустойчивости метеорологического режима, длящейся месяцами полярной ночи, об изрезанности тундровых и бездорожных пространств, где вынужденная посадка часто равносильна гибели, о том, что одномоторным колёсным самолётам приходится работать далеко от берегов и т. д. Конечно, те же затруднения должна испытывать и германская авиация. Но опыт показывает, что там, где в условиях перечисленных трудностей боевую работу выполняют рядовые советские лётчики, рискуют появляться, и то не всегда, только одиночки-ассы противника.

Невольно вспоминаются слова английского лётчика, награждённого орденом Ленина, — полковника Ишервуд. Он, испытав на практике все «прелести» заполярной воздушной войны, сказал: «Здесь могут летать только русские». Эти

---

<sup>1</sup> Был случай совместной атаки советскими и английскими надводными кораблями одной из немецких баз в Баренцовом море.



слова — дань должного со стороны лётчика своим боевым советским товарищам. Ишервуд сам освоился с заполярной спецификой, но в то же время хорошо понимал, как трудно совершать боевые вылеты в подобных условиях на протяжении нескольких лет подряд.

## ОБСТАНОВКА НА НАШИХ ОКЕАНСКИХ КОММУНИКАЦИЯХ

Второй стратегический узел базирования на Севере (помимо Варангер-фиорда) немцы создали на берегах Норвежского моря, в районе Нарвик — Гаммерфест, с главным рейдом в Альтен-фиорде. В Альтен-фиорде, а также в других смежных фиордах создана маневренная база для линейных сил германского флота. Она обслуживается пловучими мастерскими, пловучими базами и временными сооружениями на берегу.

С середины 1942 г. линейные силы германского флота, ранее базировавшиеся на район Тронхейма, всё чаще стали появляться в шхерах севернее Нарвика, а с начала 1943 г. они перешли на постоянное базирование в район Альтен-фиорда. К этому времени определился состав переведённой сюда эскадры: линейные корабли «Адмирал Тирпиц» и «Шарнгорст», крейсера «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер» и «Лютцов», 2 лёгких крейсера и от 8 до 12 эскадренных миноносцев. Этот состав не оставался постоянным, так как отдельные корабли уходили на ремонт в порты Балтийского моря и дислокация соединений была не компактной, а рассредоточенной по нескольким смежным фиордам.

Главный объект — флагманский корабль немецкого флота линейный корабль «Адмирал Тирпиц» — обычно отсаивался в глубине Альтен-фиорда за несколькими рядами боновых заграждений и сетей, укрытый не только от наблюдения с моря, но и от оптического фиксирования с самолётов, проходящих на небольших высотах, так как узкий рейд прикрыт высокими скалистыми берегами.

Чем определился выбор этого района для базирования главных сил германского надводного флота?

После активизации английской, а также и американской тяжёлобомбардировочной авиации и систематических ударов по Людвигсгафену, Вильгельмсгафену, Килью, Гамбургу, Штеттину и другим базам, вплоть до Данцига, базирование на них немецких линейных кораблей стало опасным. Расстояние по воздуху от Лондона до Кили — 750 км (405 миль), а от самой северной английской базы (условно считая от Скапа-флоу) до Альтен-фиорда — 1 775 км (958 миль).

Это, если учитывать необходимость двустороннего полёта над морем, имеет большое значение для современной дальнебомбардировочной авиации. Кроме того, число лётных дней в году на трассе Лондон — Киль значительно выше, чем на трассе Оркней — Альтен-фиорд.

Поэтому постепенное передвижение к северу и окончательный перевод базирования на Альтен-фиорд есть прежде всего *вывод германских линейных сил из-под удара союзной авиации.*

Можно было бы уйти ещё дальше на северо-восток. Навигационные условия норвежских шхер это вполне допускают. Но тогда маневренная база слишком приблизилась бы к нашим северным аэродромам, что по опыту немецких конвоев в зоне Нордкапа также, очевидно, не представлялось немцам очень соблазнительным.

Английская авиация ведёт против германского флота минную войну всеми средствами, включая и постановки мин с самолётов на выходах из баз и на внутренних путях, и не только в Северном море, но даже в юго-западной части Балтийского моря. Английские подводные лодки настойчиво и успешно выслеживают корабли противника на его путях из Гельголандской бухты или от Каттегата. Исключительно большие глубины на подходах к норвежским берегам, а также в самих фиордах (в самом Альтен-фиорде есть котлованы с глубинами свыше 400 м) и наличие многих выходов в океан очень ограничивают возможность использования мин для серьёзного блокирования немецких кораблей в Альтен-фиорде.

Таким образом, *переход на базирование немецких кораблей в район Альтен-фиорда есть одновременно уход от минной блокады.*

Немецкое командование, очевидно, рассчитывало на то, что и от подводных лодок оно уберёжёт свои корабли более надёжно в сложных и запутанных дебрях норвежских шхер, но в этом отношении оно сильно просчиталось, получив предметный урок от англичан 23 сентября 1943 г., когда малые подводные лодки форсировали всю систему охранения и заграждения и успешно торпедировали линейный корабль «Адмирал Тирпиц» в его логове.

Таковы причины, побудившие немецкое командование вывести линейные силы из Германии за Полярный круг. Соображения, приведшие немцев к таким выводам, могут быть оценены как предусмотрительные и логичные. Однако по существу своему они сугубо оборонительны и не могли



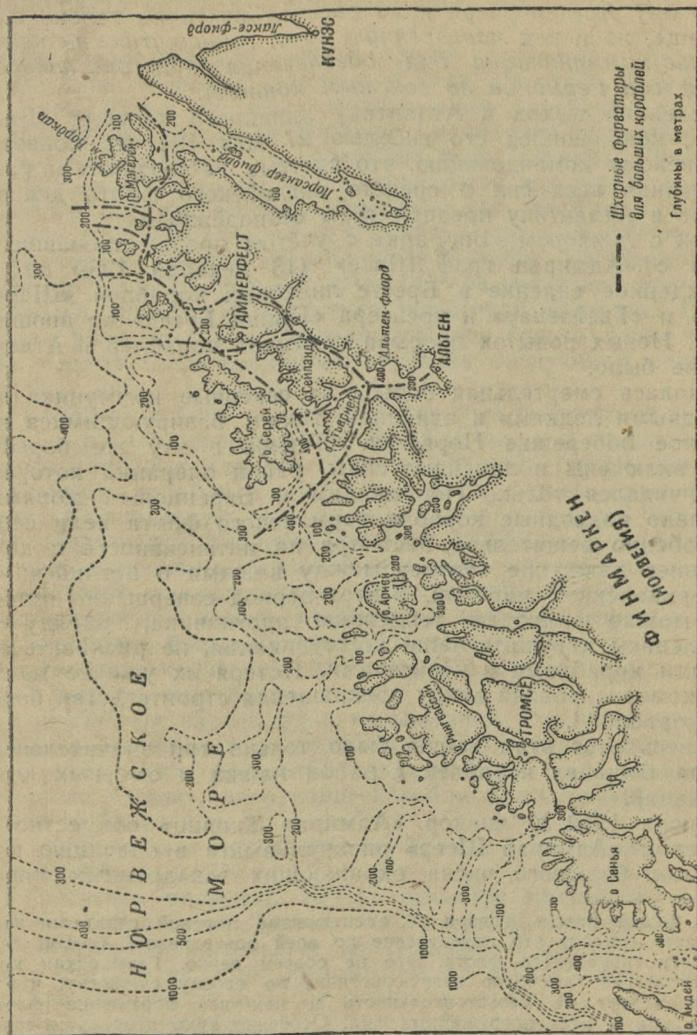


Рис. 4. Район базирования германского флота в Северной Норвегии

быть решающими в 1942 г., когда у германского руководства ещё были надежды на успешное окончание войны.

Поэтому Альтен-фиорд надо рассматривать не только как убежище, но и как *маневренную базу, выдвинутую на наши внешние коммуникации для обеспечения действий надводного флота Германии по союзным конвоям.*

Последний выход в Атлантику линейного корабля «Бисмарк», кончившийся его гибелью 27 мая 1941 г., показал германскому командованию, что система наблюдения и развёртывания всех сил и средств английского флота делает прорыв в Атлантику предприятием безнадёжным.

Урок с линкором «Бисмарк» с учётом предшествовавшего урока с «Адмирал граф Шпее» (13 декабря 1939 г.) и вынужденное сидение в Бресте линейных кораблей «Шарнгорст» и «Гнейзенау» и крейсера «Принц Еуген» не прошли даром. Новых попыток прорыва немецких кораблей в Атлантику не было.

Началась смертельная борьба за северные коммуникации подводными лодками и авиацией, также базирующимися на северное побережье Норвегии. Теперь в эту же борьбу были включены и линейные силы, район операций которых ограничивался только Норвежским и Баренцовым морями.

Однако надводные корабли германского флота вели себя не особенно решительно, несмотря на интенсивность и двустороннее движение конвоев между нашими и английскими и американскими портами. В этот период совершенно отчётливо можно наблюдать тенденцию противника, наряду со стремлением нарушить наши коммуникации, не рисковать линейными кораблями и крейсерами. Потеря их уже не могла быть компенсирована ввиду прекращения строительства больших кораблей<sup>1</sup>.

За весь этот этап войны было только три значительных выхода больших кораблей в район наших и союзных коммуникаций.

5 июля 1942 г. линкор «Адмирал Тирпиц» совместно с крейсером «Адмирал Шеер» рискнул выйти в операцию под эскортом большого числа охраняющих эскадренных мино-

---

<sup>1</sup> В нашей прессе, говоря об авантюризме морской стратегии немцев, часто относят это определение ко всей повседневной боевой деятельности германского флота. Это не совсем верно. Германская морская стратегия бесспорно авантюристична по своему существу, что и предопределяет её несостоятельность и конечное поражение флота, так же как и всех вооружённых сил. Особенно ярко этот авантюризм сказывается в критические моменты принятия больших оперативных решений. Но в повседневной боевой деятельности этот авантюризм периодами сочетается с исключительной осторожностью и расчётливостью.



носцев и самолётов. Это был период полярного дня. Немецкая авиация в течение круглых суток обследовала всю зону операции и убедилась, что поблизости нет крупных английских сил.

Всё было немцами учтено, кроме искусства советского подводника Героя Советского Союза капитана 2-го ранга Лунина прорвал зигзагирующее охранение, торпедировал линкор «Адмирал Тирпиц» и нанёс ему настолько серьёзные повреждения, что операция была сорвана. Линейный корабль малым ходом и под усиленным, дополнительно вызванным охранением был отведён в одну из баз, а союзные конвои беспрепятственно проследовали по назначению.

Несколько месяцев о линейном корабле «Адмирал Тирпиц» не было слышно, и, несмотря на наличие исправных кораблей линкора «Шарнгорст», крейсеров «Адмирал Шеер» и др., урок настолько запомнился, что только через год и два месяца была продемонстрирована следующая операция крупных сил.

11 сентября 1943 г., после более чем годового перерыва, весь мир был широко оповещён Берлином о крупной операции линейных сил на Севере: «В ночь на 10 сентября германские корабли и крупные экспедиционные силы произвели значительную операцию против военных объектов Шпицбергена. Германские корабли уничтожили укрепления береговой обороны, взорвали основные военные объекты и, в частности радиостанцию, метеостанцию, портовые сооружения, электростанцию, водопровод, крупные нефтехранилища, склады с боеприпасами, продовольствием и т. д. Захвачено большое количество пленных. Все экспедиционные силы вернулись на свои базы».

В различных вариациях с насыщением «героическими» подробностями подобные сообщения настойчиво повторялись. Во всех случаях сообщения заканчивались так: «наши силы потерь не имели», «все наши корабли благополучно возвратились в базу» и т. д.

В основном эти германские сообщения были рассчитаны на внутренний рынок.

Германская операция 10—11 сентября поставила многих перед головоломкой. Дело в том, что на Шпицбергене никогда не было оборонительных сооружений и крупных нефтехранилищ или складов боеприпасов по той простой причине, что там никогда не было ни военного гарнизона, ни опорного пункта. Электростанция и прочие сооружения, обслуживавшие угледобывающие предприятия, были демонтированы или вывезены в первые дни войны. Поэтому борьба германских

сил с ветряными мельницами сперва показалась весьма подозрительной. Были опасения, не является ли это тонкой военной хитростью с целью завлечь в западную часть английского или советского флота. Но при ближайшем изучении всех обстоятельств и деталей этой «грандиозной» операции выяснилась фактическая сторона дела.

Выходу эскадры в составе «Адмирал Тирпиц», «Шарнгорст», «Лютцов» и восьми эскадренных миноносцев предшествовала глубокая воздушная разведка всего Северного театра военных действий. Ни конвоев, ни боевых сил союзников в море не оказалось. Приняв все меры скрытности, германская эскадра в темноте проскочила прибрежные воды и, появившись засветло перед бывшим рабочим посёлком в Айс-фиорде на Шпицбергене, обстреляла заброшенные деревянные бараки и лачуги, а потом тем же порядком возвратилась в норвежские шхеры, после чего началось соответствующее «широкое вещание»<sup>1</sup>.

Вся забота германского командования сводилась к тому, чтобы *избежать встреч* с английским флотом или с советскими подводными лодками. Понятна настойчивость, с которой повторялось, что никаких потерь нет. Но для чего тогда нужна была вся эта операция, если только один расход жидкого топлива, столь драгоценного для Германии (не говоря уже о выпущенном боезапасе), обошёлся во много раз дороже стоимости разрушенных горняцких домиков, к тому же давно заброшенных?

В данном случае мы имеем дело с крупной демонстрацией, вызванной не столько стратегическими, сколько политическими соображениями. Последовательная цепь поражений гитлеровской Германии на советско-германском фронте, мощные удары авиации союзников по германским промышленным центрам и безуспешность тотальной подводной войны угрожающе действуют на германский народ. Чтобы отвлечь внимание немцев от печальных фактов, понадобилась пропаганда действием. В этом, и только в этом, корни рекламной операции немецких линейных сил на Шпицбергене.

### ПРОДОЛЖЕНИЕ БОРЬБЫ НА ДАЛЬНИХ КОММУНИКАЦИЯХ

Не успели ещё германские газеты исчерпать тему о стратегическом значении «героического рейда» на Шпицберген, как стало известно, что линейный корабль «Адмирал Тирпиц»

<sup>1</sup> Расстояние от Гаммерфеста до Айс-фиорда — 498 миль — при скорости в 20 узлов покрывается в 25 часов, а при 24 узлах — 21 час. Вся операция с использованием полярных сумерек для выхода и возвращения потребовала двух суток.



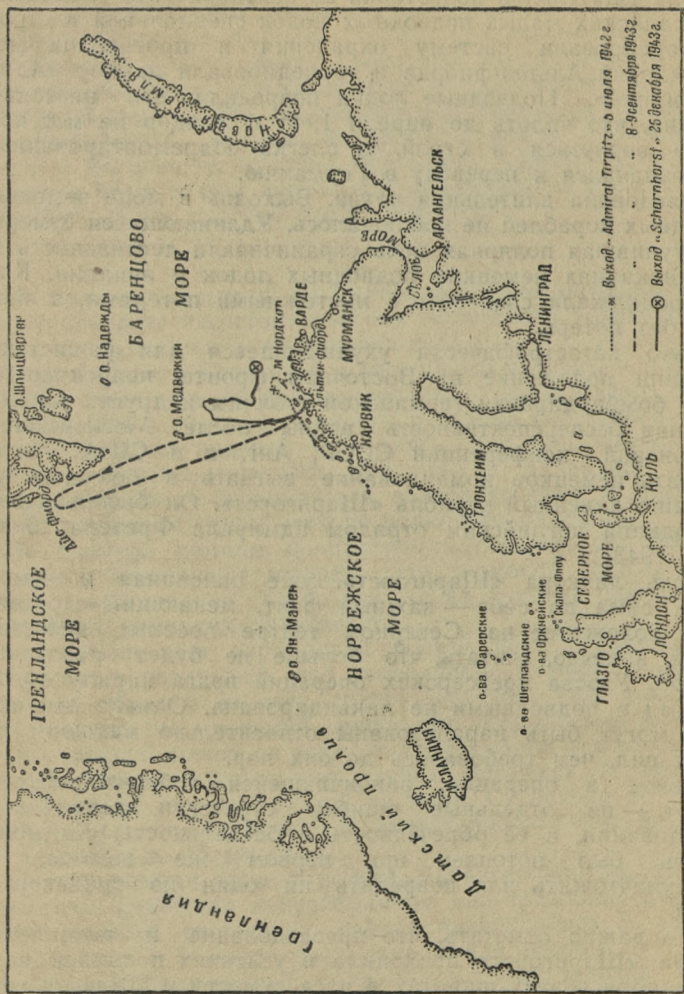


Рис. 5. Район операций германского надводного флота в 1942—1943 гг.

серьёзно повреждён у себя в базе в результате специальной операции, выполненной британским флотом.

После тщательной подготовки 23 сентября 1943 г. несколько английских малых подводных лодок специальной постройки форсировали систему охранения и противолодочных заграждений Альтен-фиорда и торпедировали линкор «Адмирал Тирпиц». Подводные лодки повредили его настолько серьёзно, что вплоть до апреля 1944 г. линкор не мог полностью вернуться в строй, а, слегка подремонтированный, предназначался к переводу в Германию.

Последовала длительная пауза. Выходов в море немецких надводных кораблей не наблюдалось. Удлиняющиеся сумерки и наступившая полярная ночь ограничивали деятельность на коммуникациях немецких подводных лодок и авиации. Конвои продолжали следовать с ничтожными потерями, а чаще всего без потерь.

Только катастрофически ухудшающееся для фашистской Германии положение на Восточном фронте, непрекращающиеся бомбардировки германской столицы и других городов и полная бесперспективность войны после Московской и Тегеранской конференций СССР, Англии и США могли заставить немецкое командование выгнать в безнадёжную операцию линейный корабль «Шарнгорст». Он был потоплен у Нордкапа английским отрядом адмирала Фрезера 26 декабря 1943 г.

Гибель линкора «Шарнгорст», уже описанная в нашей прессе, сама по себе — важный факт, меняющий стратегическое положение на Северном театре военных действий. Нельзя, конечно, считать, что больше не будет различных авантур. Угроза крейсерских операций врага наряду с воздушными и подводными не ликвидирована. Однако эти операции могут быть парализованы относительно меньшим составом сил, чем требовалось до сих пор.

Главное в операции, закончившейся гибелью «Шарнгорста», — не отдельные ошибки стратегии германского командования, а её обречённость и бесцельность. Линейный корабль был потоплен при первом же выходе, не успев уничтожить или повредить ни один из транспортов конвоя.

Особо важно отметить, что преследование и потопление линкора «Шарнгорст» проходило в условиях полярной ночи (26 декабря в этих широтах 4 часа сумерек и 20 часов тёмного времени, наиболее благоприятных для рейдерских операций, рассчитанных на быстроту и скрытность).

Всё это свидетельствует о том, что ни большое удаление



от английских баз, ни лабиринт шхерного района не гарантируют германский флот от дальнейших потерь.

3 и 5 апреля 1944 г. английским флотом были выполнены две последовательные операции по уничтожению линейного корабля «Адмирал Тирпиц», только что закончившего предварительный ремонт. Были проведены массированные удары бомбардировщиков, прикрывшихся истребителями, «пододвинутых» к району боя на авианосцах. Несмотря на сильное противодействие немцев, линейный корабль, стоявший на якоре в Ко-фиорде, получил несколько прямых попаданий тяжёлых бомб и был настолько значительно повреждён, что, очевидно, опять надолго вышел из строя.

\* \* \*

На примере операций на Севере особенно наглядно продемонстрированы несостоятельность германской морской стратегии и неизбежность её полного краха.

Война привела Германию к громадным потерям и жертвам. Немцам пришлось от рекламированного наступления на Севере перейти к обороне, а вместо разгрома советского флота, его баз и коммуникаций — охранять свои транспорты.

Вместо систематических операций в Атлантике немцы вынуждены были ограничиться эпизодическими и безуспешными рейдами в узком секторе полярного бассейна.

Не помогла немцам концентрация главных сил флота в северных норвежских шхерах. Не помогла многократная смена командований. Точно так же не помогли семикратные охранения немецких транспортов.

Неуклонно тает германский боевой флот. Уменьшается численность воздушных сил, пополнение которых возможно главным образом за счёт других фронтов. Тает транспортный тоннаж, не имеющий перспектив восполнения потерь.

Без всякого шанса на успех сидят на своих исходных рубежах в глубоких блиндажах «герои Нарвика». С беспокойством следят они за борьбой на море. От исхода её зависит возможность для «героев Нарвика» добраться если не домой, то хотя бы до Нарвика.

Стратегическая база в районе Варангер-фиорда, казалось бы, такая надёжная и необходимая как трамплин для предполагавшегося вторжения, сейчас превратилась в ловушку и создаёт всё большие затруднения для немцев.

Северный флот — самый молодой из наших флотов. Только летом 1933 г. он получил путёвку в жизнь из рук товарища Сталина, лично прибывшего для этого в Мурманск. За время войны Северный флот, успешно выполняя возложенные на

него задачи, несмотря на некоторые потери, численно вырос и окреп. Закалился и окреп его личный состав в напряжённой и сложной повседневной боевой деятельности в трудных условиях полярного плавания.

Североморцы, обогащённые опытом успешной борьбы за фланг армии, опытом самостоятельных крупных морских и воздушных операций, готовы к нанесению противнику последующих решающих ударов.

## 4

### ВОЙНА НА ЧЁРНОМ МОРЕ



#### ОБСТАНОВКА В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВОЙНЫ

Совершенно своеобразно сложилась к началу войны обстановка на Чёрном море. В мирное время Германия на Чёрном море не имела своего флота или морских баз. Правда, поступали сведения о подозрительной возне на Дунае, в румынских и болгарских портах и на аэродромах, где всё чаще начали появляться германские морские офицеры всех рангов.

Румыния и Болгария не могли иметь никаких оснований для претензий к Советскому Союзу. Наше государство исключительно лояльно выполняло свои международные обязательства. Черноморскому флоту и его авиации было предписано проводить обычную учёбу мирного времени подальше от территориальных вод этих стран, с тем чтобы исключить какой-либо повод для провокаций.

22 июня 1941 г. в 2 часа 45 мин. были сброшены первые бомбы на спящих жителей Севастополя и Одессы. Не потребовалось ни оперативных выкладок, ни карт для того, чтобы сразу понять, что самолёты со свастикой стартовали с ближайших румынских аэродромов и прилетели на румынском бензине.

Конечно, румынский флот или авиация не представляли серьёзной угрозы для нас. Гораздо более опасным являлось использование германскими вооружёнными силами румынского плацдарма для нападения на южные области Советского Союза, Черноморский флот и его базы.

Первоначальный план германского командования в отношении кампании на Чёрном море исходил из расчёта общего молниеносного разгрома Красной Армии и триумфального движения к Москве, Уралу и Кавказу. Немецко-фашистские захватчики рассчитывали, победно пройдя Закавказье и



Иран, соединиться с не менее «победоносным» Роммелем после завоевания им Египта для дальнейшего движения то ли в Индию, то ли в Аравию. Последующие цели этого грандиозного манёвра остались, повидимому, недоработанными.

По черноморскому варианту немецкого плана предполагалось внезапными ударами с воздуха уничтожить главные силы нашего флота, а уцелевшие корабли заблокировать минами и подводными лодками впредь до захвата всех баз с суши. На Чёрном море этот план был относительно логичным. Противник вначале располагал ограниченными морскими силами и в единоборство с Черноморским флотом вступить не мог.

Однако первый воздушный удар противнику не удался. Последующая блокада оказалась мало действенной. Что касается захвата морских баз с суши, то, хотя решение этой задачи стоило противнику весьма больших потерь, всё же ему удалось на время захватить Одессу, Николаев, Севастополь, Феодосию, Керчь и Новороссийск, помимо остальных промежуточных портов, которые потом были оборудованы немцами под базы (Херсон, Ак-Мечеть, Евпатория, Балаклава, Ялта, Двукорная бухта, Камыш-Бурун, Анапа и порты Азовского моря).

С особой болью в сердце черноморцы вынуждены были оставить Николаев. Здесь уже под огнём германской артиллерии пришлось взорвать на стапелях строящиеся корабли.

Одновременно с продвижением вражеских полчищ на восток и захватом побережья Чёрного моря в руки противника перешли те аэродромы, которые хотя и располагались в глубине от береговой черты, но использовались для базирования авиации, действовавшей на морском направлении. К числу таких аэродромных узлов принадлежали аэродромы в районе Николаева, в Крыму, в районе Мелитополя, Ростова и на Таманском полуострове, а позже в районе Краснодара и Майкопа.

Всё это поставило Черноморский флот в тяжёлое положение. Оставшиеся для использования кавказские порты Туапсе, Поти и Батуми не были штатными морскими базами, оборудованными для стоянки военного флота, и служили в мирное время для вывоза нефтепродуктов и марганцевой руды.

Наземная обстановка на Кавказе для черноморской авиации также была менее благоприятной, чем в Крыму или Северной Таврии.

Черноморский флот с этой весьма узкой стратегической базы, в условиях потери главных складов и основных путей снабжения из глубины страны, при недостаточности ремонтных

Средств и под ожесточёнными бомбардировками авиации противника, продолжал активную борьбу с врагом. Он успешно решал задачи помощи флангу Красной Армии и энергично действовал на неприятельских коммуникациях подводными лодками, авиацией и надводными кораблями.

Активная *борьба на коммуникациях* противника заставила врага иво дня в день увеличивать воздушное и морское охранение транспортов, а затем ограничиться движением их только по ночам. Несмотря на такие меры, суда противника гибли на советских минах, от атак подводных лодок, торпедных катеров и особенно от ударов авиации.

Однако немцы, вынужденные обстоятельствами (недостаточность прибрежных железных дорог, позднее — изоляция Крыма с суши и т. п.), упорно использовали морские коммуникации главным образом при помощи быстроходных десантных барж, делавших переходы в тёмное время суток.

Так же как и на других морях, с первых же дней на Чёрном море развернулась ожесточённая *минная война* с привлечением для этого не только надводных кораблей и подводных лодок, но и авиации. Глубоководность Чёрного моря в его основной части не позволяет применять якорные и тем более донные мины, зато непосредственные подходы к портам и рейдам, прибрежные фарватеры и некоторые районы (Северо-Западный, Керченский, Азовский) ничем не ограничивают минной войны. Здесь она достигла большого напряжения.

В июне 1941 г. Черноморский флот, опираясь на Севастополь, сразу же начал *активные операции*. В первые же дни войны был нанесён комбинированный удар лёгких сил флота и авиации по Констанце, проведено несколько активных заградительных операций в водах противника. Авиация Черноморского флота наносила удары не только по морским базам (Галац, Сулина, Констанца), но и по таким стратегическим объектам, как грандиозный мост через Дунай у Черновод или центр нефтяной промышленности в Плоешти.

Эта активная война не прекращалась черноморцами даже в самые тяжёлые дни. Однако темп её стал замедляться, по мере того как оборона Одессы, затем Крыма и, наконец, Кавказа требовала отвлечения всё больших сил. Некоторую роль в падении интенсивности борьбы в водах противника начали играть возросшие расстояния после перебазирования основных сил Черноморского флота на порты Закавказья. От Севастополя до Констанцы 208 миль (385,2 км), от Батуми до той же Констанцы 588 миль (1 088,9 км).

Так продолжалось до тех пор, пока благодаря историче-



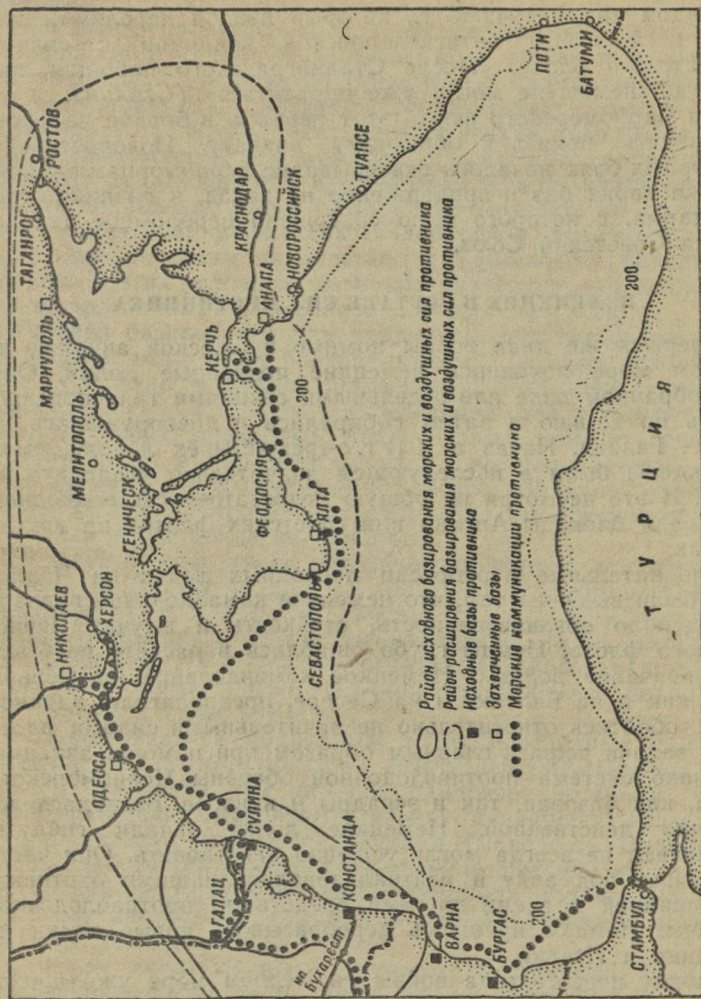


Рис. 6. Схема развёртывания морских и воздушных сил противника на Черноморском театре

ским победам Красной Армии не произошёл решительный перелом в ходе Великой Отечественной войны. Он был пред-  
решён прежде всего разгромом гитлеровских войск под Ста-  
линградом зимой 1942/43 г., который явился переломом для  
хода всей войны антигитлеровской коалиции с силами  
фашистского блока. «После Сталинградского побоища, как  
известно, немцы не могли уже оправиться» (Сталин).

Для Черноморского флота этот перелом в борьбе на фрон-  
те сперва привёл к обратному захвату Новороссийска.  
В упорных боях началось отвоёвывание черноморцами у про-  
тивника своих баз и продвижение на запад, к границам того  
плацдарма, с которого было совершено вероломное нападе-  
ние на Советский Союз.

### ИЗМЕНЕНИЕ В СОСТАВЕ СИЛ ПРОТИВНИКА

С первых же дней войны помимо вражеской авиации на  
Чёрном море появились немецкие подводные лодки. Они  
в разобранном виде или отдельными секциями транспортиро-  
вались по Дунаю и затем собирались и довооружались на  
верфях Галаца. Начав в 1941 г. с трёх-четырёх лодок, немцы  
вынуждены были в последующем значительно увеличить их  
число. И это несмотря на общую недостаточность подводных  
лодок для блокады Англии или советских флотов на других  
театрах.

Дополнительные переброски подводных лодок на Чёрное  
море были вызваны тем, что немецкое командование вначале  
недооценило организованность, стойкость и выучку Черно-  
морского флота. Немцы грубо ошиблись в расчёте на быст-  
рое окончание войны. Немецкое командование на Чёрном  
море, как и на Балтике и на Севере, предполагало, начиная  
войну, обойтись относительно незначительными силами флота  
и все задачи решить главным образом при помощи авиации.

Однако система противолодочной обороны Черноморского  
флота, как базовая, так и эскадры и конвоев, оказалась до-  
статочно действенной. Немецкие лодки начали гибнуть,  
оставшиеся не всегда могли успешно действовать. Они часто  
загонялись под воду и нейтрализовались нашими охотника-  
ми, авиацией и всеми другими средствами противолодочной  
обороны. Немцам пришлось перебрасывать новые лодки из  
Германии и Италии.

К концу первого года войны на Чёрном море уже прихо-  
дилось иметь дело с подводными лодками под флагом Гер-  
мании, Италии, Румынии. Количество вражеских подводных  
лодок возросло настолько, что в отдельные периоды можно



было одновременно засекать от 7 до 10 боевых единиц на позициях перед нашими базами или на коммуникациях Черноморского флота.

Эти цифры на первый взгляд представляются незначительными на фоне привычных исчислений в сотнях и тысячах, к которым приучает масштаб современной грандиозной войны. Но если принять во внимание ограниченные размеры всего Черноморского театра, исключить турецкие территориальные воды, затем учесть, что в водах румынского побережья и временно занимавшегося противником Крыма немцы использовали подводные лодки только эпизодически, то легко видеть, что усилия вражеских подводников преимущественно были сосредоточены на участке от Керченского пролива до Батуми. В этих условиях плотность развёртывания подводных лодок противника оказывалась довольно высокой.

Условия базирования для неприятельских подводных лодок на Чёрном море были благоприятными. Помимо использования Констанцы и Сулина противник с лета 1942 г. получил возможность действовать из передовых баз в Крыму. Для ремонта своих подводных лодок немцы, помимо верфей в Галаце, одно время использовали восстановленные цехи николаевских судостроительных заводов. Наличие румынской нефти избавляло противника от необходимости ограничивать операции из-за нехватки топлива.

Наконец немцы имели внутреннюю водную магистраль — Дунай. По Дунаю подводные лодки могли своим ходом подниматься на 800—900 км, когда стоянка в черноморских портах становилась не совсем надёжной из-за активности нашей авиации. Германские подводники пользовались болгарскими базами в Варне и Бургасе, особенно после того как потеряли базы в Крыму.

Главной задачей подводных лодок противника было нарушение наших коммуникаций между портами Чёрного моря, причём атаковали они обычно одиночно, но почти всегда взаимодействуя с разведывательной авиацией. Сейчас ещё трудно сказать, по каким причинам (молодость командиров, неосвоенность театра или какие-нибудь другие), но результаты боевой деятельности этих подводных лодок далеко не отвечают намерениям германского командования и затраченным им усилиям.

Прежде всего мерилом искусства и смелости вражеских подводников является тот факт, что на наши боевые корабли они не рисковали выходить в атаку. *За три года войны не было потерь наших боевых кораблей от вражеских подводных лодок.* Частные потери Черноморского флота от подводных

лодок относятся к транспортным судам главным образом малого тоннажа, обычно плавающим без охранения. Эти потери наносились преимущественно в тех случаях, когда кто-нибудь из капитанов нарушал правила движения в опасной зоне. Таким образом частные потери относятся не столько к искусству противника, сколько к ошибкам некоторых командиров транспортов или конвоиров.

Несмотря на то, что противник потерял на Чёрном море все свои позиции и значительную часть сил, вопрос о подводной опасности для Черноморского флота всё же не снимался вплоть до перемирия с Румынией.

Вслед за подводными лодками на Чёрном море начали появляться германские *торпедные катера*, а за ними и итальянские. Постепенно число их было доведено до нескольких десятков. Противник, передвигая торпедные катера в передовые базы, захваченные на нашем побережье, использовал их в операциях на всём театре, включая также и Кавказское побережье.

Условия Чёрного моря вообще благоприятны для действий этого класса кораблей. Вражеские торпедные катера не имели особых боевых успехов, но всё же причинили немало затруднений. Черноморцы должны были всегда быть готовыми отразить атаку торпедных катеров и учитывать эту опасность во всех своих оперативных расчётах.

Советские катера во всех боях с вражескими катерами (как итальянскими, так и немецкими) почти всегда выходили победителями. Противник от прямых встреч с ними обычно уклонялся. Черноморцам труднее было *найти* вражеские катера, чем их уничтожить. Вражеские катера ни разу не провели ни одной смелой операции против наших баз. Советские же катера и охотники отличились многими дерзкими атаками, например, при захвате Феодосии 29 декабря 1941 г., при прорыве в Новороссийский порт 16 сентября 1943 г. или под Севастополем в мае 1944 г. и другие.

Боевая деятельность катеров противника сводится главным образом к коротким ударам (исключительно ночью) по нашим кораблям и конвоям, выслеженным днём авиацией, с немедленным отрывом и уходом в свои базы.

Немцы, а вслед за ними итальянцы очень рекламировали мнимые успехи своих торпедных катеров. На страницах фашистских газет они «потопили» грандиозное число советских боевых кораблей и торговых судов, в 2—3 раза превосходящее фактическую численность всего Черноморского флота. Черноморцы, приученные не удивляться этой своеобразной арифметике, всё же имели много весёлых минут,



когда узнали по радио и позже из немецких газет, что состоялось награждение золотыми медалями и железными крестами командиров катеров, которые якобы потопили крейсер «Красный Крым». Особенно весело встретил это сообщение экипаж благополучно здравствующего крейсера «Красный Крым». За отличную боевую деятельность крейсер зачислен в число гвардейских кораблей.

Подводные лодки и торпедные катера немцев, возможность появления которых на Чёрном море, так же как и авиации, всегда учитывалась в мирное время, не внесли ничего принципиально нового в характер операций на этом театре военных действий. Новым оказалось *массовое применение противником быстроходных десантных барж и самоходных десантных паромов и понтонов.*

Предназначенные первоначально для вторжения в Англию, эти суда позже были переброшены немцами по Дунаю в Чёрное море, а понтоны секциями привозились по железной дороге в Николаев, Геничesk и Мариуполь, где они спускались на воду, собирались и вооружались. В первое время эти специальные суда были использованы преимущественно как транспортные для боепитания немецких войск в Крыму, в портах Азовского моря и на Таманском полуострове. Постепенно они (в разных вариантах вооружения) стали универсальными боевыми судами, используемыми немцами для самых разнообразных задач. Несмотря на значительные потери, одно время наличие быстроходных барж возросло до сотни, а самоходных паромов — до 60 с лишним единиц.

Десантные суда, обладая значительной технической универсальностью (возможность приёма и вывода из трюмов своим ходом танков, артиллерии с тягачами, автомашин и погрузки всех видов штучных и любых грузов в таре), высокой живучестью и мореходностью, а также различными видами вооружения, постепенно от транспортных задач перешли к выполнению многообразных боевых задач на море. Можно сказать, не преувеличивая, что одно время эти полтора десятка десантных судов, прикрываемые авиацией, сделались основными боевыми силами германского флота на Чёрном море по значимости выполняемых ими задач. Таким образом те суда, которые немцами предназначались первоначально против Англии, были использованы против Советского Союза.

Быстроходные баржи, вооружённые палубными и зенитными артиллерийскими установками, а также самосбрасывающими стеллажами для больших глубинных бомб, ещё до начала 1944 г. конвоировали германские транспорты вдоль Крымского побережья, охраняя их от наших подводных

лодок. Таким образом они решали задачи сторожевых или эскортных кораблей.

Эти же баржи использовались противником в качестве минных заградителей. Они ставили мины перед захваченными врагом портами в Керченском проливе и в Азовском море.

Те же баржи выполняли задачи канонерских лодок при противодействии нашим высаживающимся десантам. Они маневрировали на мелководье и за минными заграждениями, где были неуязвимы для советских подводных лодок, миноносцев или крейсеров.

Конечно, это были «эрзац» канонерские лодки и сторожевики, за неимением лучших. Они поэтому несли очень большие потери, особенно от действий черноморской авиации. Однако немцы, не имея другого выхода, упорно продолжали их использовать.

Принципиально важным является то, что *немцы ни разу не посмели использовать для десанта эти специальные десантные суда.*

Противник вошёл в 1941 г. в Крым с севера, по суше, так же как в 1942 г. на Таманский полуостров и на Северный Кавказ — через Ростов. Попытки подготовки десанта в Мариуполе и в Керчи для вторжения на Кубань каждый раз срывались мощными атаками нашей авиации по скоплениям высадочных средств.

В 1944 г. уцелевшие десантные суда германского флота применялись преимущественно для эвакуации.

## ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

Боевые действия против Черноморского флота открыла вражеская авиация. Значительное число германских эскадрилий, начав боевые вылеты с румынской территории, по мере продвижения фронтов на восток переносило своё базирование на аэродромы южной Украины и Крыма, а позже и Северного Кавказа. На юге действовал германский «четвёртый воздушный флот» (имевший на вооружении преимущественно самолёты «Юнкерс-88», «Юнкерс-87», «Мессершмитт-109» и «Мессершмитт-110»), усиленный соединениями самолётов для непосредственного взаимодействия с морскими силами, т. е. торпедоносцами, минными заградителями («Хейнкель-111»), гидросамолётами (Арадо, Дорнье) и другими.

Вслед за германскими самолётами начали появляться над морем «Капрони», «Кант» и «Макки», перебрасываемые по воздуху из Италии.



Противник проявил значительную маневренность авиационных сил. В тяжёлые для него периоды он перебрасывал по воздуху подкрепления как из Германии, так и со Средиземноморского театра. Например, для усиления морской и воздушной блокады главной базы Черноморского флота — Севастополя (летом 1942 г.) в дополнение к действовавшей в Крыму авиации немцы перебросили соединения торпедоносцев с острова Крит (что было подтверждено пленными лётчиками сбитых самолётов).

Внезапность вторжения, значительные силы, выделенные для действий над Чёрным морем, и маневрирование авиацией с других театров давали врагу длительное время численное превосходство в воздухе. Однако это *численное превосходство никогда не давало противнику оперативного превосходства.*

Трудно было нашей авиации флота и фронта совершать боевые вылеты с временных аэродромов, отодвигаемых на восток общим ходом военных действий. Но с первых дней войны выяснилось, что тактика и воздушное мастерство советских лётчиков оказались выше немецких, хотя немецкие лётчики к моменту нападения на СССР имели уже двухлетний опыт современной войны. Материальная часть новых типов наших самолётов и особенно их вооружение оказались не хуже немецких и тем более итальянских. Наконец моральные качества советских лётчиков, готовых драться с захватчиками в любых условиях, в любом числе, драться до победы, оказались неизмеримо выше, чем у врага.

Всё это привело к тому, что, несмотря на первоначальное численное превосходство, потери вражеской авиации неизменно были больше наших потерь как на земле, так и особенно при столкновениях в воздухе. Никогда наша авиация *не прекращала выполнения своих активных задач*, даже в тех случаях, когда каждый черноморский лётчик знал, что в данном направлении придётся встретиться с противодействием в два или три раза превосходящих сил.

Когда кольцо осады Севастополя в 1941—1942 гг., последовательно сжимаясь, лишило черноморских лётчиков всех внешних аэродромов базы, они организовали новые площадки внутри осадного кольца и продолжали совершать боевые вылеты под обстрелом 150-миллиметровых германских орудий, причём вслед за взлетевшим самолётом шли катки, выравнивавшие площадку, вспаханную снарядами.

Черноморская авиация продолжала наносить удары по вражеским войскам, действуя с аэродромов Таманского полуострова и Северного Кавказа, когда осаждающие части

подошли вплотную к Севастополю и последний аэродром уже был под огнём полевой артиллерии немцев.

Это был единственный случай, когда немцам удалось добиться на короткий срок местного господства в воздухе над одним пунктом. Немецкие истребители действовали с аэродромов, расположенных вокруг объекта, а советские истребители уже не могли доходить до Севастополя из-за отдалённости своих аэродромов. Наши бомбардировщики, связанные и транспортные самолёты действовали по ночам до тех пор, пока с последним бойцом, оставившим Херсонесский полуостров, его оставил последний самолёт, взлетевший уже под пулемётным огнём германских частей.

Противник всемерно старался использовать особые преимущества базирования своей авиации на Крымском полуострове. Немцы стремились из Крыма воздействовать своей авиацией не только против кавказских баз флота вплоть до Батуми, но и в глубь советского Закавказья.

По мере роста советской авиации и усиления её новыми, более совершенными типами самолётов, накопления боевого опыта и изучения приёмов врага, а также роста потерь вражеской авиации, в воздухе неизбежно произошло то, что произошло на море и на суше: *от наступления немцы вынуждены были перейти к обороне.*

И в 1944 г. германская авиация изредка совершает налёты на наши базы, ставит мины, пытается атаковать наши аэродромы, штурмует наступающие десантные части и наносит удары по нашим конвоям или десантным и высадочным средствам, т. е. ещё использует все активные формы борьбы. Однако это уже только формы активной обороны, сильно отличающиеся как по масштабу, так и по напряжению от воздушных операций 1941 и 1942 гг. Цель их уже не в том, чтобы поддержать вторжение, а в том, чтобы задержать наше наступление, не в том, чтобы расстроить наши коммуникации, а в том, чтобы сохранить свои коммуникации, причём уже не столько для питания своих войск, сколько для эвакуации награбленного и спасения офицерских кадров.

Черноморцы возвращаются на свои старые аэродромы. Аэродромы эти, конечно, сохранились только как географические пункты, и их целиком приходится создавать заново. Черноморские лётчики последовательно продвигаются вперёд и восстанавливают оперативный радиус своего воздействия на всю глубину базирования врага.

Следуя указаниям Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина о необходимо-



сти непрерывного совершенствования своего боевого мастерства, тактики и искусства управления в бою и операции, черноморцы создали плеяду мастеров воздушного боя, Героев Советского Союза, и замечательные минные и торпедоносные части. Многие из этих частей удостоены звания гвардейских или краснознамённых.

Черноморская авиация в оперативном смысле стала универсальной. Она научилась взаимодействовать как с флотом, так и с фронтом в самых сложных формах современной войны.

В критические дни борьбы за Кавказ можно было видеть гидросамолёты Черноморского флота, бомбардирующие германских и австрийских егерей на снежных перевалах главного Кавказского хребта. Эти героические эпизоды стали уже достоянием истории.

## УРОКЪ ОБОРОНЫ ОДЕССЫ И СЕВАСТОПОЛЯ

(1941 — 1942 гг.)

О героической обороне Одессы и Севастополя знает не только весь Советский Союз, но и наши друзья во всём мире. Современная история этих городов-героев наряду со Сталинградом и Ленинградом будет длительное время предметом специального изучения многих исследователей. Память о героической обороне Одессы и Севастополя увековечена учреждением специальных медалей. С гордостью носят эти медали многие моряки Черноморского флота.

*Оборона приморских баз Одессы и Севастополя (1941 — 1942 гг.) имела огромное значение для общего положения фланга армии.*

Быстро организованная круговая оборона Одессы заставила остановиться правый фланг наступающих германо-румынских сил. Первые штурмы Одессы были отбиты сплочённым гарнизоном из приморских частей Красной Армии и моряков, поддерживаемых кораблями Черноморского флота и воздушными силами. Огромны были потери немцев и румын. Противнику пришлось послать к Одессе ещё несколько дивизий, усиленных тяжёлым вооружением и авиацией, для организации планомерной осады.

Вокруг Одессы противником было сконцентрировано 17 румынских дивизий, которые позднее дополнились ещё тремя дивизиями и одной бригадой. Эти войска, осаждавшие Одессу, составляли около 50% всей румынской армии. Правый фланг вражеского фронта, отставая от частей, наступавших

севернее, оторвался от осадной армии противника у Одессы и продвинулся на восток, вынужденно оставив у себя в тылу наш мощный узел обороны.

Одесса превратилась в своеобразную мясорубку, перемалывавшую немецкие и румынские войска благодаря хорошей организации сил и средств оборонительного района, включая гражданское население и местную промышленность, прекрасному взаимодействию всех частей гарнизона, объединённых единым командованием, а главное — благодаря исключительной храбрости и патриотизму защитников города.

Истребление вражеских частей продолжалось свыше двух месяцев. Даже по умеренным подсчётам самого Антонеску только румыны потеряли здесь до 20 тыс. убитыми, 76 тыс. ранеными и 15 тыс. пропавшими без вести. Фактические потери румын были значительно большими.

Одесса показала прекрасные образцы *активной обороны*. Гарнизон Одессы не довольствовался только отражением вражеских атак. Непрерывными вылазками, контрударами или высадками тактических десантов в тыл осаждающей армии он взламывал позиции противника и периодически заставлял его откатываться с большими потерями в людях и технике.

Черноморский флот, выделив из своего состава соответствующие маневренные отряды кораблей, поддерживал фланги Одесского оборонительного района огнём корабельной артиллерии по осадным позициям и батареям, а также вёл успешную борьбу с морской блокадой противника для обеспечения коммуникаций Одессы с Крымом (подвоз питания защитникам города и вывоз раненых и населения, не связанного с обороной).

До тех пор, пока Одесса оставалась в советских руках, исключалась возможность снабжения приморского фланга германской армии при помощи морского транспорта из Сулина через Николаев или Херсон. Единственная прибрежная железнодорожная линия также проходила через Одессу и, следовательно, была закрыта для оккупантов.

Одесса оборонялась до тех пор, пока вражеские части к началу октября 1941 г. не проникли в глубь южной Украины до Мариуполя и, прорвав перекопские позиции, не подошли к Ишуньскому, угрожая вторжением в Крым. Верховное командование дало приказание об эвакуации гарнизона Одессы. В Одессе положение было вполне прочным. Ещё 2 октября 1941 г. частями Одесского оборонительного района был нанесён мощный удар румынам, от которого они так и не опомнились до оставления нами города. Но угроза Крыму и, в



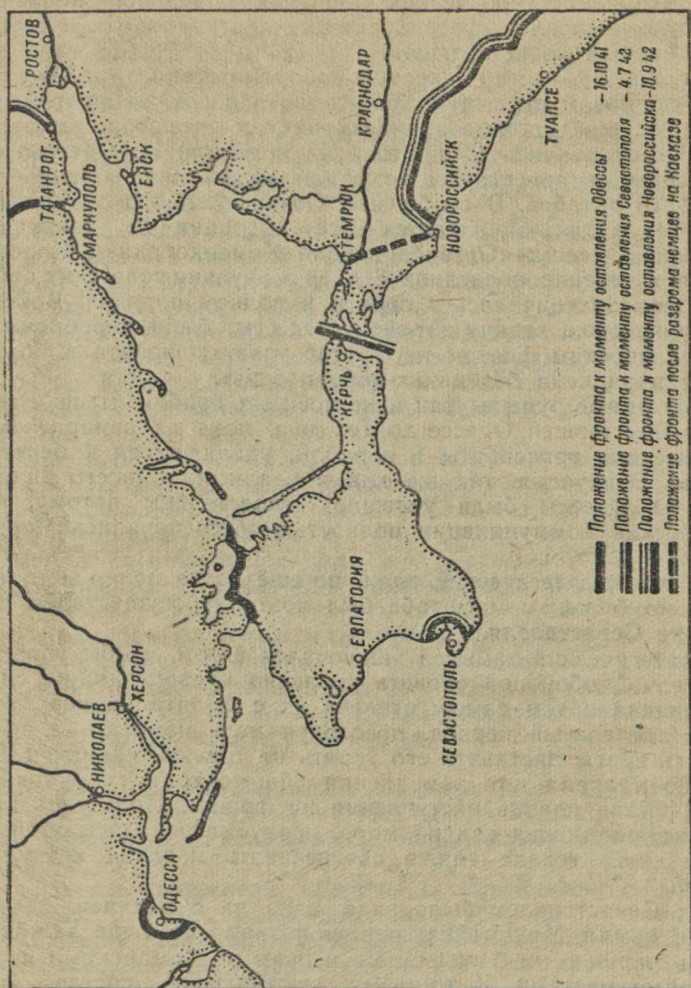


Рис. 7. Положение южного фланга фронта в 1941 — 1942 гг.

частности, Севастополю ставила одновременно под удар морскую коммуникацию Одессы. Это могло крайне затруднить положение героических защитников, ведущих неравную борьбу с численно превосходящим противником и с честью выполнивших свою задачу.

Вот почему части Одесского оборонительного района начали по ночам скрытную эвакуацию запасов, ценностей, тылов, а затем, использовав маскировку и дезинформацию, мастерски оторвались от противника и вышли из Одессы морем, причём арьергарды отходили на последних кораблях ночью 16 октября. В сообщении Совинформбюро от 17 октября 1941 г. так оценивается эта операция по эвакуации войск из Одессы: «Организованная Командованием Красной Армии в течение последних 8 дней эвакуация советских войск из Одессы закончилась в срок и в полном порядке. Войска, выполнив свою задачу в районе Одессы, были переброшены нашим морским флотом на другие участки фронта в образцовом порядке и без каких-либо потерь».

Напуганные румыны так и не посмели приблизиться к внезапно опустевшей Одессе до тех пор, пока их авиаразведка не заметила транспорты и корабли, удалявшиеся к берегам Крыма. Эвакуация, так же как и реализация всего плана обороны Одессы были успешно осуществлены потому, что её морские коммуникации полностью обеспечивались Черноморским флотом.

Тот же стратегический план, но ещё более полно и в значительно большем масштабе был повторно осуществлён при обороне Севастополя.

Стратегический замысел заключался в том, чтобы упорной и активной обороной сковать численно превосходящие силы противника и тем самым отвлечь их с фронта на возможно более длительный период, преследуя цель измотать и обескровить врага, заставить его терять не только технику и людей, но и время для замедления общего темпа операций и расстройству планов наступления на фронте. Пользуясь превосходством наших сил на море, предусматривалось оборону осаждённого города также обеспечивать морской коммуникацией.

Под Севастополем была задержана на 8 месяцев 200-тысячная армия Манштейна, пополнявшаяся по мере тяжёлых потерь маршевыми батальонами и новыми германскими и румынскими частями. К третьему наступлению состав этой армии увеличился до 300 тыс. Армия Манштейна не только была задержана, но и перемолота вместе со значительной частью пополнений, а остатки её были деморализованы «пир-



ровой победой». В результате трёх больших наступлений немцы имели к концу восьмого месяца боёв общие потери в 300 тыс. человек.

Одесса, а затем Севастополь замедляли продвижение приморского фланга германской армии на южном фронте и, в частности, в направлении на Ростов. Это замедление определялось не только ходом событий на главном направлении, но также и тем, что в Крыму завязла на восемь месяцев крупная немецкая группировка войск. Эта операция потребовала громадного расхода людей и техники, не предусмотренного германскими планами.

Ещё в процессе осады из захваченных немецких документов и показаний пленных стало известно, что первый раз из Берлина было категорически предписано «покончить с Севастополем» к 1 ноября 1941 г. Но как этот, так и назначавшиеся последующие сроки падения Севастополя многократно проваливались. Патриотизм, отвага и мужество бойцов и офицеров Красной Армии и Черноморского флота, обогащённых опытом организации обороны Одессы, делали чудеса, которые удивили весь мир.

Защитники Севастополя, верные славным традициям адмирала Нахимова, дали классический и непревзойдённый образец активной обороны базы флота, патриотизма и храбрости советского народа.

Вторая мировая война дала много примеров обороны баз флота, при захвате которых главный удар наносился с суши (Гонконг, Сингапур, Бизерта и др.). Однако ни один из этих примеров не похож ни на оборону Одессы, ни тем более на оборону Севастополя. Против наших баз действовал противник более сильный и более опытный. Однако достаточно напомнить, что *16 км, отделявших передний край обороны от города на центральном участке, немцы преодолевали 8 месяцев.*

Во время Севастопольской обороны 1941—1942 гг. была выработана и проведена в тяжёлых испытаниях организация управления тактическим и оперативным взаимодействием всех родов войск Красной Армии с морской пехотой, с артиллерией береговой обороны и кораблями, с морской авиацией и ПВО. Севастопольская оборона отшлифовала организацию взаимодействия штабов, тылов, а также органов гражданского управления во всём сложном комплексе условий ведения современной войны.

Значение Севастопольской обороны выражено в следующих словах сообщения Совинформбюро от 4 июля 1942 г.: «Военное и политическое значение севастопольской обо-

роны в Отечественной войне советского народа огромно. Сковывая большое количество немецко-румынских войск, защитники города спутали и расстроили планы немецкого командования. Железная стойкость севастопольцев явилась одной из важнейших причин, сорвавших пресловутое «весеннее наступление» немцев. Гитлеровцы проиграли во времени, в темпах, понесли огромные потери людьми».

*Оборона Одессы и Севастополя в обоих случаях дополнялась борьбой с морской блокадой противника.*

Германское командование, желая ускорить падение осаждённой базы и сократить свои огромные потери на берегу, упорно старалось лишить сперва Одессу, а затем и Севастополь сообщений с «Большой землёй», удушить голодом, нехваткой людей и боепитания. Противник организовал на море и в воздухе весьма действенную систему комбинированной блокады. Эта блокада получила особенно полное развитие при борьбе за Севастополь.

Немцы непрерывно вели разведку района моря от Крыма до кавказских берегов. Систематическая бомбардировка наших портов и дозор подводных лодок на выходных фарватерах ставили под угрозу корабли, находившиеся под погрузкой или выгрузкой и выходившие из порта или возвращавшиеся туда. На это же была целеустремлена минная война. Из 150 специально выделенных для морской блокады немецких бомбардировщиков и торпедоносцев часть непрерывно дежурила на приморских аэродромах Крыма и ожесточённо атаковала советские корабли на переходе. Были случаи, когда корабли на пути к Севастополю подвергались нападению 90 самолётов, сбрасывавших до 300 бомб.

При подходе к крымским берегам наши корабли попадали в зону патрулирования малых подводных лодок и торпедных катеров, базировавшихся на Феодосию, Ялту и позже на Балаклаву. Но, пройдя последнюю блокадную линию, наши корабли должны были считаться со 150-миллиметровой дальнобойной артиллерией противника, своим огнём перекрывавшей вход в Севастопольскую бухту.

Таким образом блокада Севастополя была комбинированной (морская, воздушная, подводная, минная), очень интенсивной, и напряжение её последовательно возрастало из месяца в месяц. Систематические прорывы блокады противника под Севастополем, протекавшие почти всегда с боем, были самыми трудными и славными делами корабельного состава Черноморского флота в этот период войны.

Черноморцы благодаря правильным оперативным расчётам, использованию тёмного времени суток и дымовых за-



вес, прикрытию своей авиации, тактическому искусству командиров и беспримерной отваге и упорству систематически прорывали блокаду Севастополя и не только обеспечивали питание осаждённого города, но и вывозили из него раненых.

Когда обстановка настолько осложнилась (главным образом из-за сокращения тёмного времени суток), что использование транспортов стало нецелесообразным, были привлечены для выполнения транспортных задач, помимо авиации, боевые корабли всех классов, включая подводные лодки<sup>1</sup>.

Эти уроки не прошли даром и, помимо длительной и решающей помощи Севастополю, обогатили морской, тактический и оперативный опыт Черноморского флота.

### НОВОРОССИЙСК И БИТВА ЗА КАВКАЗ

Как ни тяжёл был для Черноморского флота период борьбы за Севастополь, а позже за Керчь и Таманский полуостров, всё же критическими днями для него были дни битвы за Кавказ.

Летом 1942 г., воспользовавшись отсутствием второго фронта в Европе, «немцам и их союзникам удалось собрать все свои свободные резервы, бросить их на восточный фронт и создать на одном из направлений большой перевес сил» (Сталин). Одновременно с главным ударом на Сталинград для обхода Москвы с востока немцы форсировали реку Дон на широком фронте и, захватив Кубань, устремились к нефтеносным районам Грозного, к горным перевалам главного Кавказского хребта с тем, чтобы в последующем выйти к Баку и в Закавказье.

Правый фланг германской армии, пробившийся на Северный Кавказ, вышел к Чёрному морю в районе Цемесской бухты. 10 сентября 1942 г. после ожесточённых боёв немцам удалось захватить Новороссийск. Однако дальше противник не мог двинуться ни на шаг; немцев остановили на восточной окраине города и порта, между цементными заводами, в районе Балки Адамовича. Здесь проходит единственная приморская шоссейная дорога на Туапсе. Несмотря

<sup>1</sup> Американцы во время борьбы за Филиппины в апреле 1942 г. использовали подводные лодки для вывоза ценностей с блокированного острова Коррехидор; англичане в тяжёлые дни Мальты обеспечивали снабжение её также с помощью подводных лодок. Но черноморцам принадлежит приоритет систематического использования большого числа подводных лодок для транспортных задач, включая доставку не только боевых материалов, но и горючего для обеспечения действий авиации.

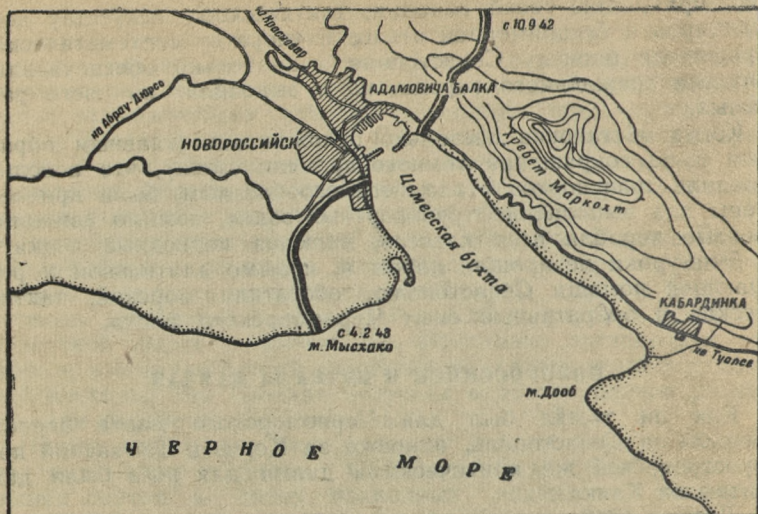


Рис. 8. Положение фронта у Новороссийска с 10 сентября 1942 г. по 16 сентября 1943 г.

на все усилия врага, эти ворота на юг Красная Армия и моряки Черноморского флота так прочно заперли, что в течение года, вплоть до момента своего разгрома, немцы так и не смогли ничего добиться на этом направлении.

Восточный берег Цемесской бухты, начиная от ворот Новороссийской гавани, оставался всё время в наших руках. Дозор черноморских кораблей и береговые батареи флота заперли вход в бухту, и противник так и не смог никогда использовать прекрасный Новороссийский порт. Не только военные корабли или транспорты противника, но даже *ни один немецкий катер никогда не вошёл и не вышел из Новороссийской гавани или бухты*. Питание вражеского гарнизона шло по суше через Анапу-или Тамань, а ближайшими базами вражеского флота были Керчь и Феодосия.

Объекты в Новороссийске были пристреляны советской армейской и морской артиллерией с окрестных горных позиций. Немцы рисковали ходить в городе только по «тене-вой» стороне кварталов, делая перебежки на перекрёстках, оставляя передвижение частей и машин на ночное время. С тревогой ожидая нашей атаки с моря, морские команды,



привезённые по суше из Германии, устанавливали боновые заграждения при входе в гавань и огневые точки на всех молах и причалах.

Именно это прочное закрепление советских частей на окраине города, невозможность использовать порт под военно-морскую базу, а также замедление общего плана вторжения на Кавказ заставили немцев искать решения в обходе Цемесской бухты с тем, чтобы через горные перевалы выйти к морю в районе Туапсе, Сухуми или Поти.

Пока противник пытался наступать от Новороссийска вдоль берега, Черноморскому флоту ничего особенного не угрожало. С авиацией, подводными лодками и торпедными катерами противника черноморцы успешно дрались в порядке повседневной боевой деятельности. Но как только германские части начали пробиваться с севера, по долине реки Туапсинки, к морю и показались на юго-западных склонах некоторых перевалов, существование Черноморского флота было поставлено под угрозу.

Никакой флот не может существовать без баз. Система базирования создаётся годами и стоит колоссальных затрат.

К этому времени основные базы Черноморского флота были потеряны и оставались для использования только торговые порты Туапсе, Поти и Батуми. Эти порты были на скорую руку приспособлены для стоянки боевых кораблей, но никогда не имели никакой сухопутной обороны. К тому же местные географические условия совершенно не благоприятствовали обороне их с тыла. Они лежат у подножья отрогов нависающих над ними горных хребтов.

Все черноморцы отлично понимали значение создавшейся угрозы флоту, и ещё раз матросские бушлаты замелькали на суше в горах Абхазии и Грузии. Морские лётчики не только на колёсных машинах, но и на гидросамолётах, как тогда говорилось, «работали на перевалах».

Немцы злорадно предвкушали большую победу. Они писали в своих газетах о предстоящем размещении раненых в сочинских санаториях и о возможных затруднениях с вывозом нефти из Батуми непосредственно в Германию (через Сулин по Дунаю) ввиду недостаточности танкеров. В это же время турецкая печать начала гадать о судьбе Черноморского флота, причём речь шла только о двух вариантах: придёт ли советский флот интернироваться в порты Турции или будет затоплен своими командами. Сторонники второго варианта вспоминали о затоплении Черноморского флота в 1918 г. под Новороссийском.

Но никто из них не подумал о третьем варианте — о разгроме немцев и изгнании их не только с Кавказа, но и за пределы нашей страны. Никто из этих «гадалок» не подозревал, что в самый критический период Черноморский флот вместо подготовки к затоплению усиленно ремонтировал корабли и готовился по общему плану Верховного Главнокомандующего к наступлению. Черноморский флот скрытно, по ночам перевозил войсковые части вдоль Кавказского побережья, помогал накапливать силы и средства для решающего удара левого фланга Закавказского фронта.

«Только запах кавказской нефти почуяли немцы, а нефть им не далась. Красная армия, народы Кавказа остановили гитлеровскую орду, измотали её в оборонительных боях и затем могучим ударом выбросили из кавказских предгорий»<sup>1</sup>.

Черноморцы после ликвидации непосредственной угрозы для Туапсе совместно с частями Красной Армии в результате упорного боя 4 февраля 1943 г. высадили десант к западу от Новороссийска, в районе Мысхако, где, закрепившись, создали плацдарм (так называемая «Малая земля»), угрожавший Новороссийску клещами.

После сталинградской катастрофы противник покатился на запад. Красная Армия очистила от немцев Северный Кавказ и Кубань. Линия фронта у Новороссийска начала разворачиваться на север, продолжая упираться в ту же Балку Адамовича. Германское командование всеми силами цеплялось за этот район, прикрывая отход разбитых армий сперва на Таманский полуостров, а затем и в Крым. 16 сентября 1943 г. приказ Верховного Главнокомандующего возвестил: «Войска Северо-Кавказского фронта во взаимодействии с частями и кораблями Черноморского флота в результате смелой операции ударом с суши и высадкой десанта с моря после пятидневных ожесточённых боёв, в течение которых разгромлены 73-я пехотная дивизия немцев, 4 и 101-я горно-стрелковые дивизии немцев, 4-я горно-стрелковая дивизия румын и портовые команды морской пехоты немцев, — сегодня, 16 сентября, штурмом овладели важным портом Чёрного моря и городом *Новороссийск*».

С этого дня началось последовательное очищение побережья Азовского и Чёрного морей от врага, которое привело к 10 мая 1944 г. к полному освобождению всех советских баз и портов, кроме расположенных на Дунае.

<sup>1</sup> «Правда» от 3 мая 1944 г., Передовая.



Больше всего активный дух черноморцев сказался в различного типа десантных операциях.

Десантная операция — наступательная операция и относится к наиболее трудному и сложному виду боевых действий, выполняемых в современных условиях комбинированными силами армии, флота и авиации. На Чёрном море обстановка сложилась так, что *наступавшие немцы ни разу не рискнули на выполнение десантной операции*, несмотря на наличие превосходных высадочных средств, а *оборонявшийся Черноморский флот, начиная с первых дней войны, произвёл несколько десятков крупных и мелких десантов на берега, захваченные и обороняемые врагом.*

Первая десантная операция, проведённая на Чёрном море, относится ещё ко времени обороны Одессы. Она имела целью ослабить нажим численно превосходящих румынских сил в восточном секторе, откуда противник беспокоил одесский порт обстрелом дальнобойной артиллерии. В ночь с 21 на 22 сентября 1941 г. скрытно от врага был высажен в районе Григорьевки тактический десант моряков. Этот десант ударил в тыл румынской осадной армии. Части одесского гарнизона одновременно начали на этом направлении наступление с фронта.

Высадка с боевых кораблей под прикрытием крейсеров и миноносцев была настолько внезапна и стремительна, а взаимодействие с поддерживающими огонь кораблями и авиацией настолько чётким, что фланг противника, упирившийся в берег, был смят. При этом было уничтожено до 6 тыс. румын и захвачено много трофейного вооружения. Противник, оправившись, вынужден был укрепиться на более дальнем рубеже, откуда не мог обстреливать одесскую гавань.

После этого черноморцы много раз успешно высаживали десанты тактического порядка на территории временно оккупированного немцами Крыма (особенно в районе Керченского пролива) и на берегах Азовского моря, Таманского полуострова и под Новороссийском. Таких десантов, главной целью которых было обходным манёвром через море и ударом во фланг или тыл неприятельской приморской группировки оказывать непосредственное содействие Красной Армии, уже насчитывается более двух десятков (несколько раз под Керчью, затем под Таганрогом, Мариуполем, Темрюком, Анапой, Солёным озером и т. п.).

Черноморский флот наряду с тактическими десантами выполнил несколько высадок оперативного масштаба для

захвата баз противника или создания плацдарма на занятом немцами берегу с целью развития последующего наступления армии или флота. К таким операциям относятся захват Феодосии и Керчи в 1941 г., захват Мысхакского плацдарма в феврале 1943 г., захват Новороссийска в сентябре 1943 г. и, наконец, высадка и последующая переброска на Керченский полуостров Отдельной Приморской армии со всеми тылами в процессе подготовки операции по очищению Крыма весной 1944 г.

Все эти операции имеют следующие общие черты: почти всегда высадки сопровождались ожесточёнными боями с сильно укрепившимся противником и, несмотря на это, были успешными;

большинство десантов приходилось производить осенью, зимой или весной в штормовых условиях;

черноморцы вынуждены были использовать для этих операций не специальные десантные суда, а рыбацьи боты, катера и сейнера, что значительно затрудняло технику высадки, особенно тяжёлого оснащения армейских частей;

во всех случаях тактические десанты выполнялись морской пехотой или специально сформированными командами моряков. В больших операциях моряки были «первым броском» — авангардом общевойскового десанта.

В 1944 г. обстановка на Чёрном море полностью изменилась. Враг покатился на запад. Черноморский флот использовал накопленный опыт и славные традиции десантников для того, чтобы обеспечивать продвижение приморского фланга Красной Армии, когда последний упирался в сильные оборонительные узлы, расположенные на берегах Чёрного моря или его лиманов.

Так было при штурме Николаева. Войска 3-го Украинского фронта 28 марта 1944 г. после упорных боёв заняли этот областной город Украины, крупнейший порт, один из центров нашего судостроения. Германские войска с исключительным ожесточением защищали Николаев. В этих боях на левом фланге наступающих войск доблестно действовала при форсировании лимана морская пехота, которая училась обходить десантами германские флаги ещё на Азовском море. Приказом Верховного Главнокомандующего от 28 марта 1944 г. в числе отличившихся отмечены моряки майора Котанова.

Так было и при овладении Очаковом. 31 марта войска 3-го Украинского фронта овладели крепостью и городом Очаков — важным опорным пунктом обороны немцев, запирающим вход в Днепровско-Бугский лиман. Морская пехота



форсировала этот лиман с юга и заняла остров-форт Первомайский, а затем и городской берег, завершив разгром вражеского гарнизона. Высадка производилась в трудных условиях и на подручных средствах, но была стремительной и исключительно успешной. В приказе Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина от 31 марта 1944 г. в числе отличившихся отмечены моряки подполковника Неймарка.

В течение всей войны противник находился под постоянной угрозой высадки наших десантов на различных участках Черноморского побережья. Это заставляло немецкое командование приковывать к побережью значительное количество войск, артиллерии и средств противодесантной обороны. Оказавшись выброшенными из Крыма, немцы немало потрудились над укреплением созданной ими оборонительной системы на побережья Бессарабии и на румынских берегах. Однако и эти усилия врага оказались тщетными. Настал момент, когда волею нашего Верховного Главнокомандования эта оборонительная система рухнула под стремительными ударами Красной Армии при активном участии Черноморского флота. Черноморцы умножили свою славу искусных и отважных десантников в блестящих операциях по освобождению Измаила и румынских портов Сулины, Тульчи и Констанцы.

Красноречивым показателем того, с каким героизмом и отвагой личного состава было связано выполнение десантных операций, служит тот факт, что основная группа моряков — Героев Советского Союза из состава Черноморского флота — десантники.

### **БОРЬБА ЗА КРЫМ И СЕВАСТОПОЛЬ В 1944 г.**

Крым всегда был своеобразным «ключом», вернее — ключевой позицией для Чёрного моря. Этот вывод родился ещё во времена парусного флота, но он остаётся справедливым по сей день, когда обстановка на море не может уже рассматриваться изолированно от обстановки в воздухе.

Если условно оставить в стороне исключительное политическое и экономическое значение Крыма как богатейшего края и здравницы СССР и обратиться только к вопросам военной географии, то одного взгляда на карту достаточно, чтобы убедиться в следующем.

Выдвинутое положение Крымского полуострова делает его форпостом, прикрывающим с морского направления всю южную Украину, и в то же время как бы разделяет весь

бассейн моря на западную и восточную части. Если поставить одну ножку циркуля на Севастополь и измерить расстояние до важнейших пунктов Черноморского побережья, то получатся такие данные: расстояния до Сулины (устье Дуная), до Одессы и до Инеболу (на Анатолийском берегу) практически равны (169, 165 и 167 миль, соответственно), расстояние до Констанцы — 208 миль, а до Новороссийска — 212 миль.

Это значит, что в Чёрном море пути, проходящие вдоль западного и северо-западного побережья, так же как и вдоль южного и северо-восточного, могут контролироваться из Севастополя при совершенно аналогичной затрате времени, независимо от того, какими средствами будет осуществляться этот контроль — самолётами, крейсерами или подводными лодками.

Наличие в Крыму такой базы, как Севастополь, с одной из лучших в мире бухт по размерам и навигационному удобству, и других, меньших портов (Феодосия, Ялта, Керчь) и полный контроль над входом в Азовское море, — вот основные элементы стратегического положения Крыма.

Современная война, требующая комплексной оценки театра военных действий не только с навигационной, но и с воздушной точки зрения (особенно в части естественных условий для базирования авиации), не снизила, а повысила стратегическое значение Крыма. Крым представляет собой огромный аэродромный узел или, вернее, превосходный плацдарм для базирования авиации.

С этого плацдарма советская авиация наносила удары по портам Румынии, району Плоешти и по коммуникациям врага в западной части Чёрного моря. С этого же плацдарма немецкая авиация в период оккупации Крыма предпринимала удары по Новороссийску, Туапсе и Поти.

Немцы ещё до войны знали военную географию и цену Крыма. Поэтому они (помимо грабительских целей) так настойчиво стремились в Крым, так дорого заплатили за возможность кратковременного владения им и так упорно старались удержать его любой ценой. Немцы старались удержать Крым даже после вынужденного общего отступления их южных армий за пределы наших государственных границ.

Задолго до решающих событий, определивших окончательную судьбу Крыма, и особенно после форсирования Красной Армией Днепра немецкое командование развило самую энергичную деятельность по обороне Крымского полуострова как с севера и с востока (со стороны Керченского пролива), так и с моря. В период, когда Крым был полностью блоки-



рован с суши, т. е. со стороны перешейка, войсками 4-го Украинского фронта, а с востока Отдельной Приморской армией, особое значение для немцев приобрели морская и воздушная коммуникации с Одессой и румынскими портами. Германское командование в этот период, ещё обольщаясь надеждой удержать полуостров за собой, перебрасывало в Крым подкрепления и боевую технику. Немцы продолжали наращивать и развивать в глубину оборону Перекопа, района Чонгара, ишуньских позиций, Керченского полуострова, а также противодесантную оборону Феодосии и всего южного побережья.

Перед началом крымской операции Черноморский флот систематически действовал на коммуникациях противника подводными лодками, авиацией, а позже и торпедными катерами, срывая планомерный подвоз для вражеской группировки в Крыму и эвакуацию из него награбленного добра. В процессе организации морской и воздушной блокады Крыма на этом этапе войны количество сбитых вражеских транспортных самолётов и потопленных транспортов и барж было ещё относительно невелико. Но косвенное воздействие этой блокады на планы и расчёты противника было значительно. Блокада черноморцев заставляла немцев ходить только конвоями и преимущественно по ночам; ходить вдоль берега курсами, весьма невыгодными в навигационном отношении<sup>1</sup>; отвлекать большое количество кораблей охранения для конвоирования транспортов и барж и значительное число истребительной авиации на прикрытие как морских караванов, так и транспортных самолётов. В целом всё это помимо прямых потерь привело к снижению темпа перевозок.

После очищения Одессы положение с морскими сообщениями противника ещё больше осложнилось; немцы вынуждены были пользоваться переходами открытым морем в направлении на Сулину и Констанцу, варьируя курсы и прибегая к ложным манёврам с тем, чтобы вводить в заблуждение нашу воздушную разведку.

Интересно отметить, что, помимо общепринятых мер борьбы со всё уплотняющейся системой нашей блокады (такими, как организация конвоев, прикрытие их, маскировка, использование тёмного времени, плохой погоды и т. д. для внезапного прорыва), противник применял и активные методы

---

<sup>1</sup> Чаше всего караваны барж и транспортов следовали из Севастополя до Евпатории за минными заграждениями и далее мимо Тарханкута на Одессу, после чего опять спускались вдоль бессарабского берега к устью Дуная, т. е. удлиняли путь ровно вдвое.

борьбы с блокадными силами. Немцы неоднократно пытались наносить удары по аэродромам, с которых выходили в патрулирование торпедоносцы или штурмовики Черноморского флота, немцы атаковывали маневренные базы наших торпедных катеров и усиливали дозор своих подводных лодок перед советскими базами, т. е. применяли метод контрблокады. Однако эти усилия врага были недостаточны по масштабу и неверно целеустремлены, чтобы дать значительный эффект. Заблокировать подводные лодки, торпедные катера и тем более авиацию в черноморских условиях вообще трудно. Контрблокада не спасла противника от потерь и не воспрепятствовала расстройству его коммуникаций<sup>1</sup>.

Одной из замечательных операций Черноморского флота в этот период кампании явилась скрытная переброска соединений торпедных катеров из кавказских баз в Каркинитский залив. Она была осуществлена весьма предусмотрительно (ещё в марте 1944 г.) и прекрасно выполнена по организации и технике.

Немцы контролировали эту часть театра своей авиацией из Крыма и морскими силами из Севастополя, Ак-Мечети, Одессы и западных баз. Поэтому появление наших торпедных катеров на путях противника в Одессу было для врага совершенно неожиданным. Попытка уничтожить эти катера с воздуха не увенчалась успехом, хотя их временная база была по сути дела во вражеском тылу. В последующем, с падением Одессы, когда немцы вынуждены были повернуть свою коммуникацию прямо на запад от Севастополя (к Сулине и Констанце), наличие торпедных катеров, базирующихся на Каркинитский залив, позволило воздействовать на морские сообщения противника с двух направлений и уплотнить блокаду.

Пока шли грандиозные бои по очищению от германских полчищ района Днепровской излучины, а затем и всего правобережья и юга Украины, в Северной Таврии и к востоку от Керчи происходило накопление сил и средств, велась систематическая и глубокая разведка, осуществлялось приближение вплотную к оборонительным рубежам противника, т. е. проводилась всесторонняя подготовка к одной из классических операций Красной Армии в этой войне. Это было первым этапом так называемой Крымской кампании 1944 г.

Волею Верховного Главнокомандования по окончании

---

<sup>1</sup> Что касается больших кораблей, то наше командование не считало необходимым использовать их на этом этапе кампании. Таким образом, для подводных лодок и катеров противника в море не было подходящих объектов.



методической и обстоятельной подготовки 8 апреля 1944 г. начался *штурм Крыма*.

В предшествующие штурму дни войска 4-го Украинского фронта пробились вплотную к оборонительным полосам Перекопского перешейка и Сивашу, вслед за прорывом и форсированием их штурмовали ишуньские позиции. Войска Отдельной приморской армии, развернувшиеся под стенами Керчи, должны были штурмовать систему обороны противника, опирающуюся на крепость и город Керчь, а левым флангом упиравшуюся в Азовское море.

Система обороны врага, подготавливавшаяся почти два года, была прорвана за 2—3 дня. Два стремительных потока героических воинов Красной Армии, жаждущих отомстить захватчикам, стремительно начали прорезать Крым по сходящимся направлениям к Севастополю, 11 апреля был занят важнейший железнодорожный и аэродромный узел Джанкой и одновременно, с другого направления, Керчь. Ещё через два дня, 13 апреля, противник оказался выбитым из Феодосии, Евпатории и Симферополя. На следующий день, 14 апреля, наши войска заняли Бахчисарай, Алушту, Карасубазар и Судак. 15 апреля передовые части Красной Армии уже подошли к переднему краю оборонительного пояса легендарного Севастополя.

16 апреля была взята Ялта и вслед за тем замкнулось кольцо осады вокруг Севастополя от Качи до Балаклавы, т. е. от моря до моря.

Итак, в 5—6 суток был пройден путь от Перекопа до стен Севастополя (около 250 км) и от Керчи до того же Севастополя (около 300 км). Этот стремительный и смелый манёвр, одновременно начатый с двух направлений и выполненный в таком темпе, что некоторым подвижным отрядам приходилось делать по 40—50, а в отдельных случаях по 80 км в сутки, предопределил разгром вражеской группировки в Крыму.

В Крымской кампании Красная Армия показала образцы исключительного мастерства и искусства подготовки и ведения современной наступательной операции в условиях преодоления сильнейшей системы обороны и последующего стремительного манёвра в глубину расположения противника на сотни километров. Немцы много писали и говорили о молниеносных операциях в процессе всей войны, но на практике такие операции продемонстрировала Красная Армия, в частности при очищении Крыма.

Черноморский флот и Азовская военная флотилия в начальной фазе этой операции помогали Отдельной Приморской

армии высадкой тактических десантов во фланг германских частей на Керченском полуострове, а в последующем — перевозкой через пролив всех частей этой армии, её вооружения и тылов. Авиация Черноморского флота с полным напряжением действовала совместно с фронтовой авиацией по наземным целям при прорыве перекопских и ишуньских позиций, а большая часть её вместе с торпедными катерами и подводными лодками осуществляла блокадные действия, срывая подвоз и вывоз из Крыма. Другие соединения морской авиации помогали Отдельной Приморской армии непосредственно. Морская авиация непрерывно атаковывала Феодосию, Судак и другие порты, в которых противник имел резервы или склады и откуда спешно погружал свои уцелевшие войска на транспорты для эвакуации. Эта отличная боевая работа лётчиков генерал-лейтенанта авиации Ермаченко часто отмечалась в приказах Верховного Главнокомандующего маршала Советского Союза товарища Сталина.

Исторический штурм Севастополя длился непрерывно трое суток, с 7 по 9 мая. Войска 4-го Украинского фронта прорвали сильно укреплённую долговременную оборону немцев, состоявшую из трёх полос железобетонных сооружений, и город Севастополь был взят. Ещё раз сталинская стратегия продемонстрировала миру образец классической операции.

16 километров (от внешнего обвода до города), которые немцы в 1941—1942 гг. преодолевали в течение 250 суток, сейчас были пройдены нашими войсками фактически в трое суток, а если считать с начала подготовки к штурму Севастополя, — в 23—24 дня.

Не спасли немцев ни двухлетняя напряжённая работа по восстановлению и наращиванию новых оборонительных сооружений Севастопольской крепости, ни громадные минные поля, ни многослойная проволока, ни объявленная на весь мир немецкая гарантия, что Севастополь абсолютно неприступен, ни приказы из Берлина держаться во что бы то ни стало и оборонять каждую траншею, каждую воронку, каждый окоп.

Не помогла даже более вещественная помощь в виде свежих пополнений, перебрасывавшихся в последние дни из Румынии на самолётах.

Уцелевшие части немецкой 17-й армии, её средства усиления, части СС и румынские дивизии, помимо штатного гарнизона с его вооружением, создали в Севастополе исключительную концентрацию тяжёлой и полевой артиллерии, миномётов, зенитной артиллерии, танков и прочей техники. Отходя в обвод Севастополя, противник взорвал за собой



все дороги, мосты и тоннели. Наконец, германские и румынские части имели достаточно времени для подготовки к отражению штурма.

*Красная Армия не оставила немцам даже такого утешения или оправдания в поражении, как длительность обороны.* Немцы были разбиты в три дня наголову.

После падения Севастополя понадобилось только 3 дня, чтобы окончательно разделаться с остатками разбитых частей противника, прижатых к оконечности Херсонесского полуострова.

В этот период Крымской кампании главной задачей Черноморского флота явился срыв эвакуации остатков германорумынских частей из Севастополя. Морская и воздушная блокада начала уплотняться. Аэродромы черноморской авиации продвигались вперёд. Торпедные катера переходили на маневренное базирование вплотную к вражеской коммуникации. Число наших подводных лодок на позициях блокады увеличилось.

Темп и напряжение действий блокадных сил также последовательно возрастали. Всё увеличивалось число потопленных немецких и румынских кораблей, транспортов, барж, катеров и сбиваемых самолётов. Противник менял курсы своих кораблей, применял дымовые завесы, дезориентирующие демонстрации и т. д. Но в связи с сокращением тёмного времени суток и критическим положением в конце концов вынужден был перейти на круглосуточную эвакуацию, не считаясь с потерями, лишь бы спасти то, что ещё было возможно.

В условиях современной войны воздействие на коммуникации даёт наибольший эффект, если атаковать транспорты не только в море — на переходе, но и в базах — в процессе погрузки и выгрузки, если разрушать пирсы и причалы с их оборудованием, складами, подъездными путями, т. е. одновременно снижать пропускную способность портов. Вот почему авиация дальнего действия 12 и 18 апреля бомбардировала гавани и причалы Констанцы, 17 апреля — Галац и многократно — бухты и рейды Севастополя. В свою очередь черноморская авиация атакывала Сулину и Севастополь и ставила мины на проходах к этим портам. Советские торпедоносцы, штурмовики и бомбардировщики соревновались в количестве потопленных вражеских судов, а авиация в целом соревновалась с торпедными катерами и подводными лодками. Особенный праздник выпал на долю черноморских торпедных катеров, потопивших много вражеских кораблей.

В сообщении Совинформбюро об итогах Крымской кампа-

нии приведены показательные данные: «...нашей авиацией и кораблями Черноморского флота с 8 апреля по 12 мая потоплено с войсками и военными грузами противника: транспортов — 69, быстроходных десантных барж — 56, сторожевых кораблей — 2, канонерских лодок — 2, тральщиков — 3, сторожевых катеров — 27 и 32 других судна. Всего потоплено за это время 191 судно разного тоннажа».

Использование тёмного времени суток и тумана, стоявшего в течение трёх дней, массовое применение мелких средств и привлечение для перевозок быстроходных кораблей позволили противнику вывезти некоторое количество войск, однако более значительная их часть, помимо попавших в плен, осталась на дне Чёрного моря.

Так завершилась Крымская кампания и борьба за Севастополь.

Советская и мировая печать уже показала на ряде сопоставлений, как самоотверженно защищали русские свой любимый город в 1854/55 г., как героически защищали они его в 1941/42 г. и как, несмотря на ряд имевшихся преимуществ, бесславно провалились немцы, пытаясь удержаться в Севастополе в 1944 г.

Необходимо сделать ещё одно историческое сопоставление.

*После Крымской войны Россия получила обратно город-герой усилиями дипломатов на Парижской конференции, а в Великой отечественной войне Севастополь — город славы — возвращён родине силой русского оружия.*

Врагу было отомщено!

«Надолго оставит в России великие следы эта эпопея Севастополя, которой героем был народ русский...», — так писал Л. Н. Толстой 25 апреля 1855 г., находясь ещё в осаждённом городе. Его предвидение оправдалось, но он не мог знать, что 90 лет спустя героическим подвигом в период осады, а затем ещё более героическим штурмом Севастополя русский народ умножит славу предков и обессмертит себя ещё больше, оставив неизгладимый след не только в истории России, но и в мировой истории.

Очищение Крыма и занятие Севастополя привели к созданию совершенно новой обстановки на Чёрном море. Изменились не только система базирования флота, но и соотношение сил. Теперь на Черноморском театре есть новый фактор — победоносное продвижение Красной Армии за пределами юго-западных границ нашей родины в целях преследования врага и очищения румынской территории от немецких захватчиков.



## ВОЕННЫЕ ФЛОТИЛИИ



Грандиозные масштабы и напряжённость Отечественной войны, проникновение врага в глубь территории нашей страны, серьёзная опасность, нависшая над нашей родиной, вынуждали к жизни формирование морских, озёрных и речных военных флотилий там, где их не было в мирное время. Пришлось также усилить те военные флотилии, которые существовали и до войны.

Боевая деятельность флотилий неразрывно связана с операциями Красной Армии.

### БЕЛОМОРСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ

Основное содержание боевой деятельности беломорцев — охрана больших водных районов от подводных лодок противника, предохранение от мин и защита от немецких самолётов одиночных транспортов и конвоев. Кроме того, Беломорская флотилия осуществляла и обеспечивала большие войсковые переброски по внутренним морским коммуникациям, когда этого требовала обстановка.

Если Северный флот пользуется преимуществами круглогодичного плавания на чистой воде, то деятельность Беломорской флотилии затрудняется сезонными осложнениями ледовой обстановки. Ледовая обстановка не только замедляет темп движения и проводки конвоев и ставит их в зависимость от числа и мощности ледоколов, но и делает исключительно трудной борьбу с минами и авиацией. Лишь подводные лодки немцев не могут действовать в условиях сплошного льда; они обычно подстерегают наши караваны на кромке ледяных полей.

Боевая деятельность Беломорской флотилии была очень напряжённой. Противник, изыскивая слабые места в системе нашей морской обороны, настойчиво действовал подводными лодками, авиацией и минами в самых отдалённых полярных районах, куда он мог проникать.

Были отдельные попытки проникновения германских надводных рейдеров в зону действия Беломорской флотилии. Все эти попытки, однако, оказались совершенно безуспешными.

## ЛАДОЖСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ

На ограниченном водном театре Ладожского озера шла, правда в малом масштабе, современная морская война, прерываемая только ледоставом. Неоднократно высаживались десанты, велась борьба на коммуникациях и напряжённая минная война, проводилась блокада и борьба с нею, предпринимались атаки баз, имели место даже отрядные бои артиллерийских кораблей. Все эти операции обязательно сочетались с ожесточённой борьбой в воздухе. Противодесантная операция у острова Сухо явилась примером, свидетельствующим об оперативной и тактической зрелости флотилии.

Из ряда значительных операций, проведённых силами Ладожской флотилии, можно, например, отметить такую. В начале войны противник, внезапно вторгнувшийся в Карело-Финскую ССР, отрезал одно из соединений Красной Армии от остальных частей фронта и прижал его к шхерному берегу Ладожского озера в районе Сердоболя. В исключительно трудных условиях флотилия блестяще выполнила операцию по прикрытию отхода, посадке на корабли войсковых частей с техникой и боеприпасами и последующей переброске их в расположение нашего фронта. Катера-охотники, канонерские лодки, тральщики и вспомогательные суда в течение нескольких суток вели бои с артиллерией и частями противника. Высаживавшиеся кораблями Ладожской флотилии тактические десанты контратаками обеспечивали удержание плацдарма посадки, проявляли героизм и показали прекрасную морскую выучку. Задача была полностью выполнена, переброшенные части укрепили и стабилизировали фронт на Карельском перешейке. Моряки получили благодарность от армейского командования.

Однако главная заслуга Ладожской военной флотилии заключается в успешном осуществлении операций по обеспечению по озеру сообщения со страной осаждённого врагом Ленинграда.

Всевозможные ухищрения врага, трудности и частичные потери не сломили воли ладожских моряков; они до конца стояли на страже «дороги жизни» любимого Ленинграда и с честью выполнили свой долг.

## ОНЕЖСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ

Онежская военная флотилия была создана для помощи флангу армии, как только обозначилась угроза выхода противника к берегам Онежского озера.



Стратегическое значение этого относительно небольшого водного плацдарма заключается в том, что он находится на стыке трёх важнейших внутренних водных систем. На юг — от Вытегры идёт шлюзовая часть Мариинской системы, выводящая на Волгу, на запад — по реке Свирь и через Ладожское озеро идёт путь на Ленинград, т. е. в Балтийское море, и, наконец, на севере — от Повенца начинается Беломорско-Балтийский канал имени Сталина, выводящий в Белое море.

В первые месяцы войны врагу удалось пробиться к западному берегу Онежского озера, но дальше в течение почти трёх лет он двинуться не смог. Отчаянные усилия противника разбивались о стойкое сопротивление частей Красной Армии. В этих боях Онежская военная флотилия, имея главным противником германскую и финскую авиацию и вооружённые катера, настойчиво и упорно вела шхерную войну, успешно выполняя все задачи, возлагавшиеся на неё общевойсковым командованием. Поэтому, как и на других театрах военных действий, противник так и не отважился ни разу на высадку десантов во фланг наших частей или на восточный берег озера.

В 1944 г., когда развернулось наступление войск Карельского фронта, Онежская флотилия высадкой десанта сыграла решающую роль в освобождении столицы Карело-Финской ССР г. Петрозаводска.

### ДУНАЙСКАЯ И ДНЕПРОВСКАЯ ФЛОТИЛИИ

Как пограничные, эти флотилии бок о бок с передовыми частями Красной Армии приняли на себя первый удар вероломно напавшего врага и героически защищали западные границы Советского Союза.

В 4 часа утра 22 июня 1941 г. румыны внезапно открыли огонь по базе Дунайской флотилии — Измаилу. Началась ожесточённая борьба за наши берега, за разгром вражеских переправ и береговых батарей. Бои продолжались здесь почти месяц, пока противник не пробился к Кишинёву и фланг армии, чтобы не быть отрезанным, начал отходить к Одессе.

Корабли Дунайской и Днепровской флотилий частью вынуждены были отойти в Чёрное море или на другие речные бассейны, частью же (где по условиям обстановки не представлялось возможным спасти корабли от противника) они были затоплены своими экипажами. Некоторые корабли

погибли в ходе упорных боёв, но ни один корабль или катер не достался в руки врага. Личный состав флотилий с честью выполнил свой долг перед родиной.

Некоторые речные корабли, как, например, монитор «Железняков», имеют богатейший по своим боевым делам послужной список: бои на Дунае, бои на Буге за Николаев, бои в Азовском море, на Дону, на Кубани, прорыв через Керченский пролив в Новороссийск. «Железняков» выдержал до 200 воздушных налётов и многократные обстрелы береговой артиллерии.

Ныне моряки Днепровской и Дунайской флотилий снова вышли к юго-западным границам нашей родины и активно помогают Красной Армии в её победоносном продвижении за советскими рубежами.

### АЗОВСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ

Эту флотилию пришлось формировать в то время, когда германские части начали выходить через Нижний Днепр в Северную Таврию к берегам Азовского моря.

Ожесточённая «москитная» и воздушная война развернулась на тех самых плёсах, где черноморцам уже приходилось драться во время гражданской войны, решая те же задачи обеспечения приморского фланга армии под Мариуполем, Таганрогом и на подходах к Ростову. Но на этот раз враг оказался сильнее, а обстановка сложнее. Без авиации уже нельзя было решить ни одной задачи. Противник перебросил по железной дороге через Геническ (а позже через Мариуполь) большое число секций двухкорпусных самоходных понтонов, пригодных к использованию в условиях этого района (мелководье, малые расстояния). Кроме того, на Азовском море в широких масштабах развернулась воздушная и минная война с применением современных магнитно-акустических мин.

Действуя смело и активно, Азовская флотилия всё время держала инициативу на море в своих руках.

Летом 1942 г. был период, когда немцы перебросили из Германии в Мариуполь флотские команды общей численностью до 6 тыс. человек. Спустив на воду катера и сконцентрировав самоходные понтоны, противник начал подготовку большой десантной операции в направлении на Ейск и Ахтари с тем, чтобы кратчайшим путём выйти на Кубань в тыл нашим армиям, защищавшим Ростов и Таманский полуостров. Но мощным ударом с воздуха авиации Черномор-



ского флота и Северокавказского фронта и действиями флотилий с моря этот план противника был во-время сорван.

Азовцы показали себя мастерами тактических и диверсионных десантов и набеговых операций, благодаря чему фланг и тыл противника, а также его части на Азовском побережье держались в постоянном напряжении.

Моряки Азовской военной флотилии особенно отличились при захвате войсками Южного фронта таких важнейших районов Приазовья, как Таганрог, Осипенко, и крупного центра металлургической промышленности юга — города и порта Мариуполь. В приказе Верховного Главнокомандующего от 10 сентября 1943 г. были особо отмечены действия моряков контр-адмирала Горшкова при взятии Мариуполя.

Успешные действия десантов азовцев под Темрюком также отмечены в приказе Верховного Главнокомандующего от 9 октября 1943 г.

Азовская военная флотилия завершила операции высадкой в 1944 г. десанта Отдельной приморской армии на Керченский полуостров. Эта операция сопровождалась несколькими тактическими десантами моряков во фланг противника. В последующем корабли флотилии перебрасывали всю армию и её тылы в Крым.

В настоящее время Азовское море окончательно очищено от вражеских кораблей, частью потопленных, частью удравших через Керченский пролив, а частью доставшихся нам в виде трофеев. Азовские рыбаки и торговые моряки восстанавливают порты и суда, повреждённые врагом.

### ВОЛЖСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ

На величайшей русской реке Волге в мирное время и в первый период войны, конечно, не было никакой военной флотилии. Волжский район был далёким советским тылом.

Но Волга как важнейшая водно-транспортная магистраль имела крупное стратегическое значение. Ещё в мирное время Волга играла большую роль в народнохозяйственной жизни Советского государства. Обменный грузооборот по Волге бакинской и эмбинской нефти, пшеницы Поволжья, лесоматериалов северных районов и продукции приволжских заводов-гигантов, расположенных в Сталинграде, Саратове, Куйбышеве, Ярославле, Казани, Горьком, Сормове, частично разгружал железнодорожный транспорт. Благодаря таким судоходным притокам, как Кама и Ока, и наличию каналов, как

Москва — Волга и Мариинская система, транспортное значение Волги возросло во много раз.

Вот почему, как только основные аэродромы германской авиации достаточно подвинулись на восток, над Волгой появились первые вражеские самолёты. Но здесь их уже ждали. Помимо мероприятий по своевременному развёртыванию средств ПВО, на Волгу были предусмотрительно переброшены боевые корабли с некоторых флотов и сформированы соответствующие соединения.

Боевые действия Волжской флотилии открылись здесь задолго до того, как немецким частям удалось пробиться к Волге. Германская бомбардировочная авиация была главным противником. От неё надо было охранять объекты на берегу и караваны судов: Немцы начали по ночам минировать волжские фарватеры. Они сбрасывали магнитные и магнитно-акустические мины с самолётов в различных районах от Астрахани до Саратова, т. е. на протяжении свыше 900 км.

Это потребовало большого напряжения от тральщиков флотилии. Наиболее ответственные участки приходилось тралить систематически, а особо ответственные караваны, кроме того, непосредственно конвоировать как тральщиками, так и канонерскими лодками и бронекатерами.

К концу лета 1942 г., когда в районе Волги появились германские бронетанковые части, пробивающиеся к Сталинграду, флотилия уже была хорошо сколоченным боевым органом с опытными кадрами, сработавшимися с соответствующими частями и штабами Красной Армии.

Бои за Сталинград поставили перед военными моряками флотилии ряд новых задач, из которых главнейшими были: артиллерийское содействие армии, обороняющей подступы к городу, а позже — его отдельные кварталы и берег Волги; высадка тактических десантов на участках берега, где противнику удавалось прорваться к реке; обеспечение переправы войск и боевой техники, подвоза боепитания и продовольствия; эвакуация раненых.

Все эти задачи пришлось решать при самой ожесточённой активности артиллерии и особенно авиации противника, очень энергично действовавших по средствам переправы.

В разгар боёв положение флотилии значительно осложнилось тем, что Волга начала замерзать. Это ставило под серьёзную угрозу корабли, лишившиеся манёвра.

Канонерские лодки и пловучие батареи, замаскированные у берега и использующие маскирующие дымовые завесы, непрерывно получали заявки на огонь от соответствующих



армейских начальников. Через короткий промежуток времени в результате выполнения этих заявок замолкали мешавшие нашим войскам германские батареи или миномёты. Артиллерийские наблюдатели — корректировочные посты с кораблей — всегда находились в передовых линиях армейских частей и передвигались вместе с ними. Бывали случаи использования огня кораблей для поражения вражеских танков. Командующий фронтом однажды лично поставил такую задачу одной из канонерских лодок, и она с первых залпов накрыла заданную цель. Лаконичное «Спасибо, Волга!», переданное на корабль, было лучшей наградой для моряков.

Непрерывно ночами тральщики и катера Волжской военной флотилии курсировали под огнём между городом и фланговыми частями, между городом и левым берегом, осуществляя переброски наших частей и боеприпасов или высадки десантов. Значительное число команд флотилии и морской пехоты принимало непосредственное участие в уличных боях бок о бок с красноармейцами.

Успех грандиозной операции, длившейся шесть с половиной месяцев и кончившейся полным разгромом и пленением остатков германской группировки, принадлежит к победным делам нашей славной Красной Армии; моряки Волжской военной флотилии сыграли в этой операции свою скромную по масштабу роль и решили поставленную им задачу, тем самым способствуя общему успеху.

Несмотря на всю сложность и напряжённость боевой обстановки, волжские военные моряки с честью выполнили свой долг в Сталинградской битве Великой отечественной войны. Два корабля Волжской военной флотилии — канонерские лодки «Усыскин» и «Чапаев» — стали краснознамёнными, а моряки кораблей и морской пехоты с гордостью носят медали за оборону Сталинграда.

## КАСПИЙСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ

Старейшая из наших флотилий — Каспийская — решала ту же задачу, что и Волжская. Вражеские самолёты-бомбардировщики и постановщики мин доходили не только до Астрахани, но появлялись и над Каспийским морем, стараясь особенно энергично воздействовать на стык морского и речного участка главной коммуникации. Германское командование рассчитывало прервать поток нефти и бензина, идущий на север из Баку. Эти расчёты врага, как и многие другие, провалились.

Совместными действиями ПВО армии и флотилии и энер-

гичной работой тральщиков операции врага были сорваны. Поток грузов между устьем Волги и портами Каспийского моря не прекращался как на север, так и на юг.

Стойкость войск Закавказского фронта не дала армиям противника пробиться к берегу Каспийского моря. Каспийской флотилии не пришлось поэтому вводить в действие артиллерию кораблей, и она главным образом обеспечивала Красную Армию перебросками морем больших войсковых частей и техники.

Под контролем Каспийской военной флотилии находилась также южная часть морской коммуникации СССР с дружественным Ираном.

С этими задачами флотилия справилась хорошо.

Каспийская военная флотилия продолжала быть морским учебным центром: здесь обучались и тренировались краснофлотцы, курсанты и офицеры всех специальностей, вливавшиеся потом в состав других боевых флотов.

## 6

### ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ



#### РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО ФЛОТА

Современная война потребовала широкого привлечения вспомогательного флота к выполнению боевых операций на морских театрах.

Взросшее значение морских коммуникаций и попытки противника расстроить их (прежде всего подводными лодками и авиацией) привели к необходимости организации защиты транспортов или конвоев эскортными и сторожевыми кораблями и всеми современными средствами. Массовое применение мин заграждения новых типов на подходах к портам и базам потребовало создания большого числа тральных флотилий, намного превосходящих своей численностью тральные соединения времён первой мировой войны.

Если флоты крупнейших морских держав начинали современную войну с 50—100 тральщиками, то уже через год их было от 500 до 1 тыс. Со сторожевыми кораблями произошло то же: от 50—100 единиц приходилось переходить к тысячам.

Никакая судостроительная промышленность, даже американская, не могла в короткий срок удовлетворить такую по



требность в специальных судах. Поэтому в первое время почти все страны прибегли к мобилизации рыболовных траулеров в качестве минных тральщиков и базовых сторожевых судов, а паровые и дизельные яхты и малые пароходы вооружались для конвоирования транспортов. В дальнейшем на ответственных трассах эти суда стали замещаться эскортными миноносцами, корветами и фрегатами специальной постройки. Но в связи с тем, что в процессе войны пространства морских опасных зон расширялись, потребность во вспомогательном флоте не уменьшилась.

Возросшая мощь авиации и эффективность её ударов по базам флота заставили резко рассредоточивать стоянки боевых кораблей. Такая система базирования потребовала значительного увеличения числа пловучих баз, пловучих мастерских, танкеров и других обслуживающих судов вспомогательного флота.

Наконец для современной войны характерно увеличение числа десантных операций.

Несмотря на небывалое развитие специального класса десантных и высадочных судов, численность которых только у наших союзников определяется сейчас десятками тысяч, во всех больших десантных операциях приходится использовать транспорты из состава коммерческого флота.

Современные морские силы не могут существовать без *большого вспомогательного флота*.

Вот почему сейчас почти во всех флотах мира можно видеть вооружённые и специально оборудованные суда в качестве вспомогательных крейсеров, пловучих баз и мастерских, госпитальных судов, минных заградителей, сторожевых кораблей, кораблей ПВО, тральщиков, конвоиров, посыльных судов, десантных и высадочных средств и т. д., причём в большем количестве, чем в первой мировой войне. Морским силам Советского Союза пришлось пойти по тому же пути почти на всех морях, правда, не в таких масштабах, как в Англии или США, ввиду сравнительно меньших протяжений наших коммуникаций и ограниченности морских театров военных действий и количества кораблей. Помимо транспортов и буксиров военных портов, состоявших в списках боевых флотов мирного времени, было мобилизовано или привлекалось к операциям большое число судов морского флота, траулеров Рыбпрома, ледоколов Главного управления Северного морского пути, буксиров и судов речного флота, причём использовался не только судово-состав, но и мастерские, порты с соответствующим персоналом.

*Морской флот Советского Союза решал и решает главным*

образом транспортные задачи. Он доставляет в союзные страны наши экспортные грузы и участвует в подвозе вооружения, промышленного сырья и продовольствия, закупаемого СССР или предоставляемого нам в порядке соглашения об аренде или передаче займы.

Советские суда одиночным порядком или в составе союзных конвоев бороздят сейчас почти все моря и океаны земного шара. Во время войны наши коммерческие взаимоотношения с иностранными государствами значительно расширились. Многие из советских судов уже имеют изрядный боевой стаж. Они неоднократно подвергались атакам на море и с воздуха. Некоторые из них благодаря мужеству команд и искусству маневрирования капитанов имеют на своём счету сбитые самолёты и потопленные или повреждённые подводные лодки противника. Особое мужество было проявлено командами тех судов, которые непосредственно привлекались к десантным операциям.

Другая часть судов морского флота привлекалась непосредственно к боевым операциям военных флотов для снабжения осаждённых баз, таких, как Одесса или Севастополь, или для эвакуации раненых и гражданского населения из тех же баз и из Таллина, Ганге, Новороссийска и других портов в условиях самых ожесточённых атак морских и воздушных сил врага.

Даже плавание в качестве госпитальных судов было сопряжено с большим риском. Фашисты, не считаясь ни с какими нормами международного права, атаковали и топили суда, перевозившие раненых, несмотря на наличие всех внешних знаков, установленных Гаагской конвенцией 1907 г.<sup>1</sup>

Самоотверженная работа моряков отмечена многими боевыми наградами, не только советскими, но и полученными от союзных правительств.

Судовой состав *рыбной промышленности СССР* в значительной своей части влился в соединения военных флотов с первых же дней войны и после соответствующего вооружения и подготовки стал нести боевую службу в системе охраны водных районов баз в качестве сторожевых кораблей, тральщиков, посыльных судов и т. д. Часть судов *рыбной промышленности*, оставаясь в составе промыслового флота, продолжала успешно выполнять планы лова рыбы.

*Речной флот СССР* частью влился в боевые речные флоти-

---

<sup>1</sup> Гаагская конвенция от 18 октября 1907 г. «О применении к морской войне начал Женевской конвенции», ст. 5; эта конвенция в своё время была подписана Германией.



лии, а частично продолжал напряжённую транспортную работу на всех внутренних водных магистралях Советского Союза.

Большую и самоотверженную работу в полярных районах как и на всех морских бассейнах, замерзающих зимой, ведут *ледокольный и транспортный флоты Северного морского пути.*

7

## ДАЛЬНЕЙШИЕ ЗАДАЧИ ФЛОТА



В настоящее время рано ещё подводить итоги, делать окончательные выводы и давать оценку боевой деятельности флота в Великой отечественной войне. Война продолжается, и враг ещё окончательно не разбит. Также преждевременно опубликовывать ряд цифр и фактов. Всё это — дело будущего.

К кампании 1944 г. военные моряки пришли закалёнными и обогащёнными трёхлетним опытом современной войны, с сохранённым основным корабельным составом, с твёрдой волей и решимостью к борьбе до полного изгнания ненавистных захватчиков с нашей земли и морей, до окончательного уничтожения гитлеровских вооружённых сил.

Обстановка на Чёрном море коренным образом изменилась. Ослабление германской морской группы «Норд» и успех противолодочной борьбы улучшили обстановку на Северном театре военных действий. Очищена от противника часть Финского залива, и близок час его полного освобождения от морских сил врага.

Но, несмотря на ряд последовательных и непрерывных поражений, враг ещё, как указывает товарищ Сталин, сопротивляется с яростью обречённого, стараясь всеми силами затянуть войну и отдалить час окончательной расплаты.

Надо всё время помнить, что враг ещё имеет морские и воздушные силы. И хотя немцы уже не в состоянии изменить ход войны, всё же, если с нашей стороны не будет своевременно оказываться должное противодействие, враг сможет ещё быстрым сосредоточением сил на одном из морей или на одном из направлений морского театра наносить чувствительные удары, тем самым затягивая борьбу.

«Мы добились коренного перелома в войне в пользу нашей страны, и война теперь идёт к окончательной развязке» (Сталин). Красная Армия прочно захватила стратегическую

инициативу в свои руки и ведёт непрерывное наступление, беспрецедентное в военной истории. Противник обороняется на всех фронтах и на всех морях.

Приказ Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина № 70 от 1 мая 1944 г. указывает на дальнейшие задачи:

«В результате успешного наступления Красная Армия вышла на наши государственные границы на протяжении более 400 километров, освободив от немецко-фашистского ига более  $\frac{3}{4}$  оккупированной советской земли. Дело состоит теперь в том, чтобы очистить от фашистских захватчиков всю нашу землю и восстановить государственные границы Советского Союза *по всей линии*, от Чёрного моря до Баренцева моря.

Но наши задачи не могут ограничиваться изгнанием вражеских войск из пределов нашей Родины. Немецкие войска напоминают теперь раненого зверя, который вынужден уползать к границам своей берлоги — Германии для того, чтобы залечить раны. Но раненый зверь, ушедший в свою берлогу, не перестаёт быть опасным зверем. Чтобы избавить нашу страну и союзные с нами страны от опасности порабощения, нужно преследовать раненого немецкого зверя по пятам и добить его в его собственной берлоге».

Не выпускать инициативу из рук ни на час и, не давая передышки врагу, бить его в море на коммуникациях, в его базах; уничтожать врага, не давая ему опомниться, накапливать силы или перегруппировываться и не позволять врагу эвакуироваться из тех районов, куда он загнан Красной Армией, — таковы задачи флота.

Поэтому от нас сейчас требуется глубже изучать и шире использовать богатый опыт войны, ещё больше повышать боеспособность флота, напрячь все силы, удерживать инициативу и продолжать наносить врагу удар за ударом.

Каждый раз, когда товарищ Сталин подводил итоги прошедшего этапа войны, ставил дальнейшие задачи и предвещал новые победы, он в то же время предостерегал от успокоения или ослабления усилий и требовал дальнейшего совершенствования боевого мастерства, полного использования боевой техники, укрепления дисциплины, организованности и порядка. Товарищ Сталин всегда обращал особое внимание на совершенствование искусства вождения войск, на широкое использование опыта передовых гвардейских частей, на поднятие на высшую ступень культуры работы штабов и тылов, призывая к инициативе и смелому манёвру.



Долг офицеров и краснофлотцев — возможно лучше, полнее и скорее добиться выполнения всех требований Верховного Главнокомандующего. Но для этого недостаточно их знать и помнить. Надо научиться эти требования и указания реализовать в обстановке ведения войны на море, в решении конкретных оперативных и тактических задач каждого флота, эскадры, корабля, так же как и соединений и частей морской авиации, береговой обороны, морской пехоты, органов управления — штабов, органов флотского тыла, баз и всех звеньев сложного организма морских сил. Надо эти требования и указания постоянно разъяснять всему личному составу флота применительно к меняющимся условиям боевой обстановки.

Долг моряков Военно-морского флота принять участие в восстановительных работах в отбитых у противника базах. Постройка береговых батарей, аэродромов, очистка акваторий и фарватеров, восстановление портовых сооружений — всё это задачи не только строителей, но и моряков.

За три года Отечественной войны советские моряки показали себя самоотверженными патриотами и искусными бойцами на море, в воздухе и на берегу. Они сохранили лучшие традиции моряков, воспитанных такими адмиралами, как Ушаков и Сенявин, Лазарев и Нахимов, создали новые героические традиции Великой отечественной войны, на которых будут воспитываться последующие поколения военных моряков нашего флота.

Беспримерный героизм и умение воевать показали коммунисты и комсомольцы, по которым равняются все советские моряки.

Даже на сушу советские моряки вместе с неизменной бескозыркой и бушлатом принесли свою крепкую морскую хватку, матросскую отвагу и смётку. Они заслужили уважение и любовь не только своих боевых товарищей красноармейцев, но и всего советского народа.

За время войны выявились и выработались не только отдельные замечательные люди — герои флота, но целые боевые коллективы, экипажи кораблей и самолётов, подразделения береговых частей, ставшие гвардейскими или краснознамёнными.

У нас есть теперь опытные и закалённые подводники, лихие командиры и экипажи торпедных катеров, бесстрашные морские лётчики — мастера торпедных и штурмовых атак, неутомимые и отважные «труженики моря» с охотников и тральщиков, меткие артиллеристы кораблей и береговой обороны и бесстрашные морские пехотинцы.

Флот обладает такими людьми, о которых товарищ Сталин сказал:

«Потоки вражеской крови пролили бойцы нашей армии и флота, защищая честь и свободу родины, мужественно отбивая атаки озверелого врага, давая образцы отваги и героизма».

У нас есть прекрасные корабли и проверенное оружие, обильно снабжённые боезапасом. У нас есть трёхлетний опыт морской и воздушной войны и опыт успешного взаимодействия с частями Красной Армии.

У нас имеется правильное руководство партии большевиков — организатора и вдохновителя побед Красной Армии и Военно-морского флота.

Наконец для победоносного завершения войны у нас есть *гениальное, целеустремлённое руководство в лице Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина.*





## СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
1. Общая обстановка и характер войны на море . . . . .	3
2. Война на Балтийском море . . . . .	12
3. Война на Северном театре . . . . .	29
4. Война на Чёрном море . . . . .	50
5. Военные флотилии . . . . .	81
6. Вспомогательный флот . . . . .	88
7. Дальнейшие задачи флота . . . . .	91

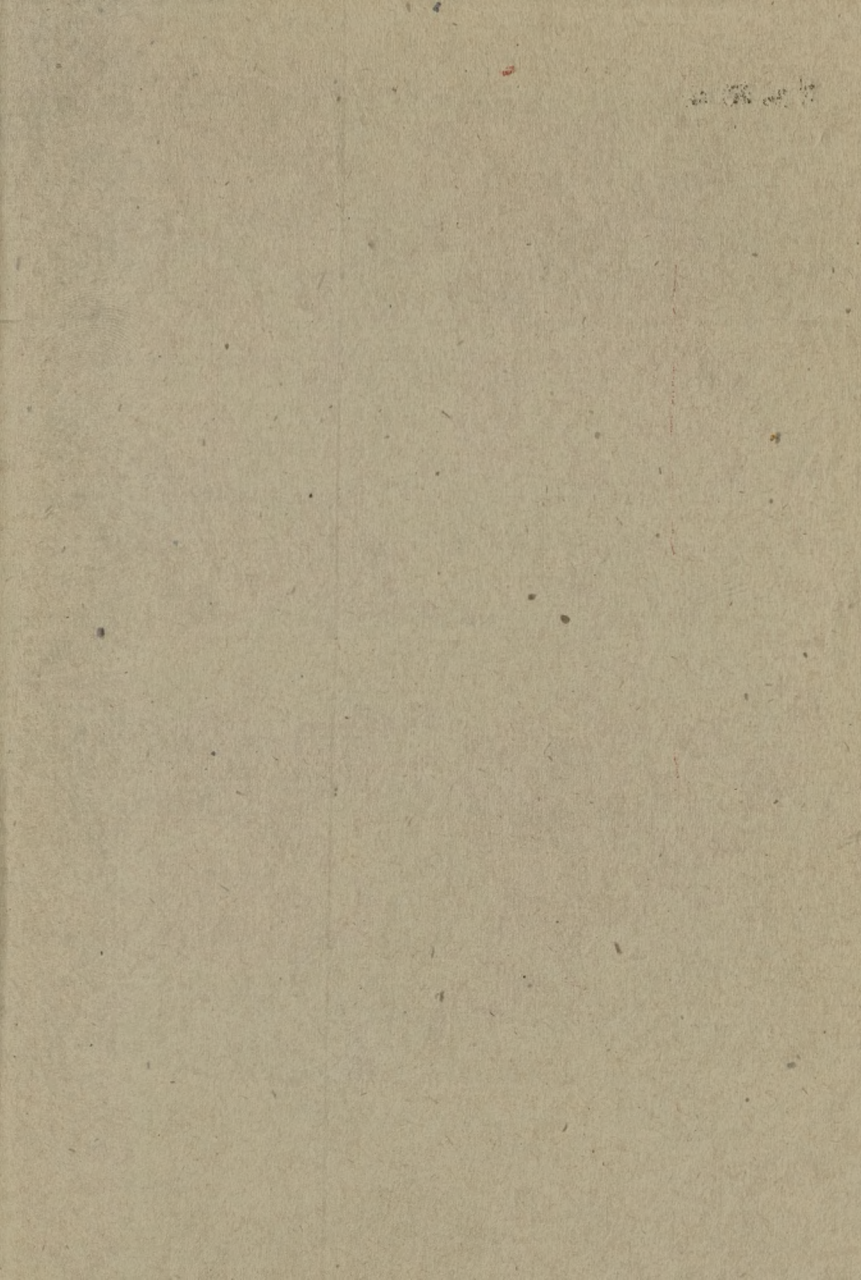


Редактор Биндер

Подписано к печати 18 октября 1944 г. А 12209. Объем 6 п. л. Тираж 30 тыс. экз.  
Заказ № 475. Цена 1 р. 20 к.

3-я типография «Красный пролетарий» треста «Полиграфкнига» ОГИЗа при СНК РСФСР.  
Москва, Краснопролетарская, 16.





1 p. 29 R.